SALÉ ET SES CORSAIRS (1666 – 1727). UN PORT DE COURSE MAROCAINE AU XVIITH SIÈCLE

By Leïla Maziane

Leïla Maziane. Salé et ses corsairs (1666 – 1727). Un port de course marocaine au xviith siècle. (2007; Presses Universitaires de Caen, France)

Contents Pages

SALÉ AND ITS CORSAIRS (1666 – 1727). A MOROCCAN CORSAIR PORT IN THE 17TH CENTURY

Leïla Maziane. Salé et ses corsairs (1666 – 1727). Un port de course marocaine au xvii[th] siècle. (2007; Presses Universitaires de Caen, France) *"Morat-Raïs,"* pp. 51 – 53, 56 – 60, 122 – 124, 162 – 164, 167 – 174. Comments and translation, Dr. Brian A. Smith, 2020.

(Numbers) in red are page numbers from the original paper.

(Letters) in green are endnotes and contain the comments of the translator.

(Numbers) in black are footnotes with the author's citation from the original text and have been combined when convenient. They have been renumbered beginning with '1' and are only employed to reference a cited quote when necessary or have a translation of the footnote when it contains pertinent information. The rest of the footnotes can be read in the original French version.

[Comments] in blue italics found embedded in the text are mine to elucidate or question what was just read.

THE CONDITIONS FOR SALÉ'S SUCCESS. THE PART PLAYED BY HISTORY AND GEOGRAPHY.

(51) ### THE RENEGADES

The European religious wars of the first half of the 17th century presented the possibility to make a fortune for the cities of the Barbary Coast. The promises of booty from the *corso* *[a privateering expedition]* attracted many who fall under the label *renegades*. These men converge on the homes of the corsairs in Tripoli, Tunis, Algiers, Tetouan or Salé where their skills are used to plan their expeditions against the shipping of European merchants.

The Barbary corsairs would have quickly found themselves in a bad situation if they did not receive this unexpected influx of knowledge of the Europeans to their benefit; this knowledge enabled them to transform their sailing techniques especially those concerned with the *corso*. In effect, it was the Dutch who instigated this change in sailing at the expense of traditional shipping, although the Salétians continued to participate in both licit and illicit trade with vessels for each. The *corso* experiences this unexpected development thanks to the Dutch who become captains of the Corsair ships. Their success will decide their rank in the Salétian crews; success often being synonymous with notoriety and considerable merit.

The Barbary corsairs saw, little by little, the number of European captains increase. Almost all of Europe was represented to the point the Trinitarian Father Dan could not help pointing out that most of the corsairs were renegades. All things considered, corsair society in Tunis or Salé was very cosmopolitan, but the captains, wrote Jean Monlaü, arose from *[European]* nations at random. In the Moroccan ports, especially numerous were the Portuguese, Spanish, Dutch, and French.

(52) Most formidable at sea, will be a strong group of Dutchmen like the famous Morat-Rais, whose real name was Jan Jansz or Jan Janssen. First admiral, his appearance on the Salétian land coincided with the birth of the "Republic of Salé." He became its first governor and the President of its Diwan at the end of 1620 and also designates as

assistant one of his compatriots, Mathys van Bostel Oosterlynch. As for the Castilian Juan Rodelgas, he has no less than eight Flemish "renegades" around him.[1] A

Other renegades join the procession: Alî Baudry, Mohammed el-Hâdj Candîl, Roussay or Ramdan of French origin; the English Chafar; the Portuguese Cha'bân-Raïs and Pérez the renegade. Salé also has a large number of Italian renegades such as Morat Génoa or *[Morat]* Genevese and *[Morat]* Venetia, whose toponymic names designate their origin. Certain renegades are entrusted with the highest administrative posts and form the government of the corsair city.

THE CAPTURE OF LA MAMORA

The second decade of the 17th century witnessed a significant event which reinvigorated privateering activity in Salé. It is the capture of the port of La Mamora by the Spanish. A fleet of a hundred ships commanded by Luis Fajard, with 5000 infantrymen, take the place on the 6th of August in 1614, almost without a blow.

(53) At the beginning of the 17th century, La Mamora, located at the mouth of the Sebou River a few leagues north of Salé, was among the most formidable pirate haunts on the Atlantic coast of Morocco. It had welcomed the pirates of Larache after that port was granted to the Spaniards in 1610. This "*Pirate Republic*," to use the expression of Thomas Le Gendre, was unique in that it belonged to everyone; those who wanted refuge

> *there took it, and the place was a main nest or lair for pirates, which at that time there were many more Christians from every nation than there were Turks*.[2]

Moreover the famous English captain Henry Mainwaring and the Dutchman John Madosius, like many other Europeans, mostly Anglo-Saxons, settled there around 1610.

It appears the inhabitants of La Mamora lived in a state of permanent hostility with the neighboring tribes. According to the depositions of English sailors, sent by Sir Ferdinando Gorges to Salisbury in a letter dated 5 July 1611, we learn that 2000 pirates were established at La Mamora, they were capable of arming 40 ships, and that their supplies were mainly supplied by merchants from Livorno:

> *They say farder that there is inall, of these kind of wermen to the nombre of 40 sayle and 2000 men, all English. Their commun rendevoe is at Mamora in Barbarie, where they have marchants of all sorts, that trades with them for all kind of commodities, especiallie those of Leagehorne*.[3]

..... 54 & 55 not included .....

---

1 *Governor*: Andrés Sánchez Pérez. "(Los) Moriscos de Hornachos Corsairs of Salé," *Extreméños Studies Magazine*, (Badajoz, 1964) Volume XX, p. 46; *President*: Bartolomé Bennassar, "Les Chrétiens convertis à l'Islam (Renégats) et eur integration aux XVIe – XVIIe siècles," *Cahiers de Tunisie*, t. XLIV, no. 157 – 158, 3e – 4e trim. 1991. p. 45 – 53.

2 Related by Thomas Le Gendre, *SIHM*, 1st series, France, t. 3, p. 270; Memorandum of Samuel Palache, before 20 January 1614, *SIHM*, 1st series, Pays-Bas, t. 2, p. 3-4, no. 2; cf. t. I, p. 624, n.4; Depositions of English sailors, 4 July 1611, *SIHM*, 1st series, England, t. 2, p. 462-464; quoted in a letter from Théodore Rodenburch to the States General, dated 29 April 1611, *SIHM*, 1st series, Pays-Bas, t. I, p. 264, n. 4.

3 Depositions of English sailors, 4 July 1611, *SIHM*, 1st series, England, t. 2, p. 462-464.

(56) … Larache was the pirate enclave that flourished the most on the Atlantic, was turned over to Philip III in November 1610 by Mulay ech-Cheikh El-Mamun for 200,000 ducats and 6,000 arquebus's. Years later the Spanish also occupied La Mamora, abandoned by the Portuguese after a short period. They constructed the fortress "San Miguel de Ultamar" to monitor the cities of the Bou-Regreg which prevented the *corso* from developing quicker.

The Spanish expansion excited strong religious reactions from the Moroccan population, who also endured the civil wars of succession, as well as the plague and famine. In the north as in the south, favored by such a conjuncture of disasters, the Marabotic movement experienced large scale growth.

In the south, Abu Mahalli and Yahya Ben ʻAbdallah get their hands on the Sous and, from 1626, Sidi ʻAli ben Mohammed, *cheikh* of the Iligh *zawiya*, imposed his authority from the Atlantic to the Tiflet, where the ancestors of the Alawite were already making their influence felt. In the north of the country, the religious leaders became the military leaders and played a more significant role. Several powers fought against the Saadian princes of Fez: the Morisco Republic of Salé, the marabout al-Ayâchî in the Gharb, the Dila marabouts and Ghaïlân.

SÎDÎ AL-AYÂCHÎ

Mohammed ben Ahmed Ez-Zayânî al-Mâlikî, known as Sîdî al-Ayâchî, *fqih* and ascetic, became a partisan leader during the reign of Sultan Mulay Zidan (1603-1627) where he earned his reputation as a champion of the jihad, or holy war, and he became "*symptomatic of his time*." After an attack by the Spanish at Mazagan, he was appointed the Caïd of Azemmour and from there he executed several serious military defeats against the Spanish. According to al-Ifrânî, 7,670 people of Mazagan were killed during his military expeditions. The Christians, who could no longer graze their herds or plow
(57) their land, intrigued against al-Ayâchî with the chérif. Sîdî al-Ayâchî was, in this manner, forced to return to the Gharb, where he continued to launch attacks on places to the north, such as Tangiers, La Mamora, Larache and even Tétouan, where the Mokkadem ʻAbdallah en-Naksîs did not support his cause. He also encouraged the independence of the towns of the Bou-Regreg.

Thanks to the support of the Arab tribes, who had recognized him as the supreme authority to direct the fight against the Infidels, Sîdî al-Ayâchî was able to extend his authority to Fez, which he occupied for some time. With the exception of Fez-Jedid, most villages of the northwest rejected the rule of the Sâadi in favor of al-Ayâchî. But he soon fell out with the Moriscos of Salé-le-Neuf, whom he accused of making common cause with the Iberians and the English; he also accused them of warning the leaders of La Mamora and Larache of his movements in order to defeat his military attacks. As a test of their loyalties, he asked them to supply cannons and underwrite the costs of his campaign against La Mamora. Upon having refused to provide aid, the Morisques of of Salé-le-Neuf and of the Kasbah were outlawed and a bitter war was waged against them. While trying to seize Salé-le-Neuf in 1641, the inhabitants turned to the Dila for help which angered al-Ayâchî. He was ambushed and assassinated when returning from an attack on Tangiers on 30 April 1641. Al-Ifrânî reported that upon learning of al-Ayâchî's

execution, the Andalusian Muslims and the Christians of the Republics celebrated and rejoiced in their liberation.

The war was so complex that it caused confusion among the contemporaries when trying to recount events themselves. The Europeans, meanwhile, tried to take advantage of this situation by starting negotiations to obtain concessions, or at least the protection, from the Moriscos who held important positions at the mouth of Bou-Regreg.

The marabouts of Dila

From the Aït Mejjatt tribe, they are *Amazighs* from Sanhâja. Around 1566, they established a *zâwiya* east of Khénifra, its building being encouraged by the crisis and anarchy which desolated Morocco between 1603 and 1610. This *zâwiya*, renowned for its
(58) policy of hospitality and benevolence, quickly became a refuge for religious persons who were in conflict with the cherifs. The Andalous of Salé came to ask for the Dila to mediate in case al-Ayâchî caused them any trouble. Sultan Zaydan and his successors, their throne always held precariously, deemed it prudent to live in harmony with the Dila, calling on them to help rebuild the country and asked them to become the undisputed rulers of a reunified northern Morocco, especially in the Gharb and around Bou-Regreg. The Dila benefited from a stable economy that was reliant on the plains of the Tadla as well as on the control of the Fez-to-Marrakech road and the Atlas passes.

In a policy of expansion political towards the west, and with the goal of creating a commercial center on the Atlantic, Salé was necessary to enhance the formation of a new state. From this perspective, Sîdî Mohammed al-Hâj (1589-1671) wasted no time in embracing the only strong and organized power in Morocco, giving his support to the zealout Sîdî al-Ayâchî during expeditions against the Spanish in the republics and the Salétins. The death of al-Ayâchî assured him possession of the port of Bou-Regreg in 1641 as well as most of the Gharb. His authority soon extended from the Tadla region to that of Fez, Meknes, and the Gharb. He became the ruler of Salé and, in 1643, 1644, and 1651, as the head of the corsair city, he appends his signature to treaties between the city and the States General of the United Provinces.

Subsequently, the Dila had to face many opponents, starting with the supporters of El-Khider Ghaïlâ in the Hibt region. The latter ended up ousting the Dila from Salé in 1660 and, in 1668, the cherifian Alawites of Tafilalet seized their *zâwiya*. Al-Ifrânî writes about this that Sultan Mûlây Er-Rachîd "*left the site looking like a harvested field with no trace of the riches of the place*." Finally, the Dila had to face the uprising of Ghaïlân, a *mûjâhid* who had first taken part in the jihad of Sîdî al-Ayâchî in the Hibt region. The attempt by the *Amazighs* of the Atlas to create a new empire had failed.

(59) The "Morisco" Republic

The inhabitants of Hornacho in Extremadura, anticipating the upcoming banishment order, acted early in order to be able to take away their goods, were the first Moriscos to settle in Morocco.[B] Being former bandits themselves, they were fully prepared to bandit at sea.[C] They became the new masters of Salé-le-Neuf, they made the *corso*, which had a special place in the life of the port city, a permanent activity. The Hornocheros shared the administration of the newly built, enlarged and repopulated city and lived on good terms with the Andalusians.[D] From the year 1627, the Moriscos ceased

to recognize the authority of Sultan Mulay Zidan, because he was, in their eyes, guilty of taking a share of the booty from their profits, and thus making themselves independent of any *Makhzennian* supervision.[E] Already in 1623, the Dutchman Albert Ruyl noticed that they did not submit to Cherifian authority. In 1627, the new Republic of Salé, often called the "La Rochelle of Africa" was born.[F] It was organized around a governor or caïd elected each year who was assisted by a 16-member council called the *Diwan*. The Qasba then becomes the capital of a new state, and the *corso* is about to experience its best years.[G]

The political history of Salé remained very unsettled and marked by violent altercations, especially with the Hornacheros and the Andalusians. The latter, being more numerous, claimed a greater stake in government and a greater share of the revenues of the customs duties, as a result of which they became more and more important; an agreement was finally signed in 1630. New discord broke out in 1636, this time between
(60) the Moriscos and the marabout al-Ayâchî. The year 1641 marked the end of the Republic with the region coming under the undemanding domination of the Dila until 1660. Salé is under the authority of raïs Ghaïlân from 1664, before succumbing to the authority of the Cherifian Alawites definitively in 1666.[H]

European intervention only added to the internal troubles. Indeed, encouraged by the political fragmentation of the country, most European powers sought to settle, in one way or another, in the Atlantic port cities of Morocco, either to serve political purposes or to benefit commercially. Spain occupied Larache in 1610 and La Mamora in 1614; it had set its sights on Mogador and the lagoon of Aïer, which also interested the United Provinces and France. The latter had also vainly sought to create an establishment in Mogador just as it had envisioned the ceding of Tangier in 1657, which passed into the hands of the English in 1660.

In 1614, the Duke of Savoy negotiated with the Anglo-Saxon pirates of La Mamora for the occupation of that port, a venture in which the Dutch were also interested. But the port went to the Spaniards who saw it as an effective way to fight the Moroccan corsairs *[who were]* more and more determined in their interests. As for the English, they set their sights on the Kasbah at Salé.[4]

Each country had serious reasons for wanting to settle in Morocco. The United Provinces saw it as a way to fight more effectively against papist Spain. France saw in the occupation of Mogador a means of putting pressure on the Moroccan and Spanish sovereigns. The capture of Tangier would also have enabled France to interfere with the free passage of the Spanish fleet between the Atlantic and the Mediterranean. As for the lagoon of Aïer, it was a question of negotiating a favorable agreement with the chérif to build a new port to expand the commerce of both nations. Finally, the Duke of Savoy was revenged by seizing La Mamora from Spain. *[No information found on this.]* It is easy to see how Salé-le-Neuf *[Andalusians in Rabat*] and the Kasbah *[des Oudaïa with Hornacheros]* assumed such importance.

---

[4] H. Buzineb, "Plática en torno a la entrega de la Alcazaba de Salé en el siglo XVII," *Al-Qantara*, vol. XV, 1994, p. 47-73. Alt citation: Al-qantara: Revista de estudios árabes, ISSN 0211-3589, Vol. 15, Fasc. 1, 1994, pages 47-74; Held by: Bethune - Cookman University Carl S. Swisher Library, Daytona Beach, FL 32114 (sent e-m 6/11)[Also published in: Proceedings of the II Hispano-Moroccan Colloquium of Historical Sciences, [held in] Granada, November 6-10, 1989; 1992, ISBN 84-7232-633-0, pages 79-88.]

THE MATERIAL METHODS AND THE HUMANS OF THE *CORSO*

THE MATERIAL METHODS OF THE *CORSO*

(122) While the privateers of Algiers, Tunis or Tripoli, who cruised almost exclusively in the Mediterranean, used large galleys, or fitted out exceptionally small vessels with sails and oars (brigantines), the Salétians used round vessels (pinques, tartanes, polacres). These flat-bottomed vessels with light shapes were particularly suited to the configuration of the Salétin port and performed better on conflicts. In addition, they were able to carry more freight despite a fairly small crew and at the same time had greater autonomy *[self-sufficiency?]*. "What they lose by not having vessels as strong as those of Algiers and Tunis, they gain from being faster and lighter, performing better when hunting." notes the Trinitarian Dan.[5]

New techniques of shipbuilding appeared in the corsair ports of the Barbary Coast at the beginning of the 17th century. A Dutchman from Dordrecht named Simon Danser, known as Ali Raïs, apparently shared his knowledge with the Algerians around 1606, earning him the nickname *benefactor of the corsairs*. He taught them how to build *round ships*, that is to say sailboats with square rigging used in the Atlantic, as well as how to
(123) sail them, thus contributing to the expansion of the corsair navy of Algiers. John Ward, known as Yûsuf Raïs, *a poor English sailor* who lived like a pasha in Barbary, the Greek renegade Mami Raïs, and even Morat-Raïs *[the Elder]* did the same for the corsairs of Tunis, Tripoli, and Salé. The first *[i.e. John Ward]*, after having made a fortune in Algiers, decided to return to his homeland, where he was killed by his former companions who had not forgiven him for the murder he committed at the time he fled. The second *[Mami Raïs]* died in Tunis after a career which, if it cannot be described as glorious, was lucrative and adventurous. As for Morat-Raïs, he ended his career as admiral of Algiers.[6] These three men are among the first on a long list of Europeans who tried their luck on the Barbary Coast of Africa. Like the Englishman Sampson Denball or the Dutchman Jan Jansz, many preferred to convert to Islam in order to become captains of corsair ships and avoid the fate that awaited them in their native country.[I] They were generally appreciated by their new co-religionists for their courage and daring. Some of their expeditions became famous, moreover, like those which led them to the mouth of the Thames, near Newfoundland, or even to Brazil.

By showing the Barbaresques *[Amazighs or anyone living on the coast?]* how to operate the vessels needed for the Ocean, the European sailors contributed largely to the improvement of the Maghreb *corso* as, henceforth, they were able to sail in the Mediterranean as well as in the Atlantic.

---

[5] Pierre Dan. Histoire de Barbarie et de ses corsaires des royaumes, & de villes d'Alger, de Tunis, de Salé, & de Tripoli. (1637) p. 209.

[6] R. Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, p. 66-67. [Surprised to see this work cited in a research paper]

CHARACTERISTICS OF THE CORSAIR SHIPS OF SALÉ

Sailing was more essential to Salé than it was to other Barbary corsair port cities. The ships had to have rather shortened dimensions and an especially shallow draft to sail over the sandbar at the entry of the Bou-Regreg.

Located barely fifty miles from the Strait of Gibraltar, Salé was the only corsair port in Africa Minor - at least until the repossession of La Mamora in 1681 and Larache in 1689 - overlooking the Atlantic, an ocean furrowed by the Iberian fleets since the
(124) beginning of the 15th century. The Salétins gradually adopted ships with sails, while maintaining the ability to row, mainly in order to facilitate the maneuvers needed to enter and leave the port.

However the use of sails did not stop the use of "*long vessels*" or oared vessels completely since these had the advantage of being able to sail the waves in good weather, even without a breath of air.

Two principal qualities characterized the Salétin fleet. Speed was undoubtedly the first, since the efficiency of corsair vessels mainly depended on their mobility. Jean-Baptiste Estelle from Marseilles writes on this subject that they "*always make do with whatever wind they have, due to the large sails with which they are covered*." The second characteristic was the low weight of their vessels which was a function of their small size, which was required to skim over the sandbar at the mouth of Bou-Regreg. *[In 1634 there were just 30 shallow-draft Qâribs, a caravel modified for ocean-going corsos, in the harbor.]* Jean-Baptiste Estelle clearly desribed the difficulties encountered in entering the port:

> *They (the port of Salé et of La Mamora) are very difficult to enter; because you have to enter over the sandbar and navigate their rivers. The circumstances must be favorable: the tides must be high and the sea not be rough, and still it is often necessary that Salé's vessels, which, I would say, are not large, dare their guns [set them overboard in the shallow water over the sandbar], because the shallow depth over the sandbars; and even with all these precautions, very often the vessel is lost, for this reason these corsair ships tend to be small, which also makes it easy to sail up these rivers.*

It is the lightness of their ships that has made the Salétins the most feared corsairs of the Maghreb; moreover a saying repeated by sailors was that one never escaped their hands.

The corsair ships usually had two masts which offered a disproportionate amount of sail compared to the slenderness of their hull: "*one of their twenty-gun vessels has as much sail as those of King with forty*."[7]

---

[7] Mémoire de Jean-Baptiste Estelle, 26 September 1698, *SIHM*, 2nd series, France, t. 4, pp. 233, 670, 705.

(162) **WALIDIA**

Fifteen kilometers northwest of Cape Cantin, the port of Walidia or Ayer *[alternate spelling Oualidia]* is made up of a large lagoon, which extends along the coast many kilometers, and connects with the sea similar to the mouth of a stream. Its waters being shallow and only accessible to light boats, Walidia became the ideal home base for the Salétins: they take refuge there to spend the winter and to shelter from the punitive expeditions of European navies. In addition, they can bring their ships there and replenish their supplies of water and food:

> *Walidia is the best port they have, except that there is no city and that there is are rocks at the entrance which are not dangerous for those who are familiar with the place. It is to this place where they come when they are warned that enemies are heading towards Salé. They take back supplies, meet up and head back to sea with the same ease as if they were sailing from their usual port.*[8]

(163) **SAFI**

The Saléntins usually went only when necessary to the port of Safi, located thirty miles south of the port of Salé. According to La Chabossière,

> *there is no port. They go there sometimes, when they take prizes closer to the Canaries or when the winds are strong and against their sailing to Walidia.*[9]

FOREIGN PORTS: THE ALGERIAN COMPLICITY

The complicity which Salé constructed with the other ports of the littoral extended beyond the borders. The *corso* was within a context of an Entente Cordiale between the corsairs of the Barbary Coast of the Maghreb. The Barbary alliance was self-imposed, and Algiers was the port which associated itself with the most enthusiasm in the Saléntin enterprise. Despite some local resistance, the similar activities brought the different corsair places together. In a letter addressed to Seignelay on the 1st of November, 1683, Pierre de Catalan complained that the Moroccan ports constantly serve as bases for the Algerian corsairs. Saint-Amans, for its part, calls into question the complicity of the governors, who endeavor to remain on good terms with the Algerians:

> *It is the al-caïds alone who give it [access to the ports] to them, without the knowledge of Sultan, because they are bribed to allow the freedom [of the port] to lead the prizes that are made, and to sell the booty in the ports of their own government.*[10]

---

8 Mémoire de La Chabossière on the corsairs of Salé, 31 October 1680, *SIHM*, 2nd series,, France, t. 1, pp. 511-514; Mémoire de Louis de Gastines, 5 November 1680, *SIHM*, 2nd series, France, t. 1, p. 517; G*[ermain]* Moüette. Histoire de Monley-Archy et de Vonley-Ismael. (1683) p. 192. *[Germain Mouette (1652 – c1691) was a French traveler, born and died in Bonnelles. Captured by corsairs and sold in Salé in October 1670; his freedom was purchased in 1681; he published the previously cited book and a Relation of his captivity (Paris, 1685, in-12) containing interesting stories and maps. http://www.cosmovisions.com/Mouette.htm; available at https://books.google.com]*

9 Mémoire de La Chabossière on the corsairs of Salé, 31 October 1680, *SIHM*, 2nd series, France, t. 1, p. 512; Mémoire de Jean-Baptiste Estelle, 26 September 1698, *SIHM*, 2nd series, France, t. 4, p. 670.

10 Letter from Saint-Amans to Seignelay, 21 October 1682, *SIHM*, 2nd series, France, t. 2, pp. 269-270, 276; Treaty between Pays-Bas (Netherlands) and the Salétins, 9 February 1651, *SIHM*, 1st series, Pays-Bas, t. 5, p. 244.

It even happened that the Turks from Algiers come to Salé or other Moroccan ports to arm their ships or take refuge. Among other examples, there was the case of the *Volte*, a frigate "*armed with twelve pierriers [small, stone-throwers], ten cannon and two hundred men*" and an Algerian *grande saitie [saettia: small, lanteen-rigged commonly Venetian]* of about 50 tons with a 100-man crew. The Algerian corsairs boarded ships of all nations; they knew neither friends nor foe.

When they were prevented from reselling their prize in their home port, for whatever reason, they would sail to Salé or any other Moroccan port and dispose of their booty. In December 1653, two Dutch prizes loaded with barley were thus
(164) brought to Salé by the Algerians, who sold them to the governor. A little later, a *fluyt [3-masted, square-rigged, lightly-armed Dutch merchant ship]* from Amsterdam, which was carrying salt to Cadiz, was brought in turn to Salé and sold to the governor for the sum of 3,000 guilders. In June 1686, the *Notre-Dame des Agnes*, after having been taken by "*a forban from Algiers, was taken to the island of Montegador, where, having failed [to ?], the governor of this city "fist" [?] selling the cargo ... for the benefit of the king of Morocco*."[11] The Saléntins, despite the treaties concluded with certain European countries, let the corsairs of the other Barbary Regencies sell their prises in Salé; in return they did the same in their allied ports: in 1637, the simple announcement of an English squadron being readied to sail for the city, the Saléntins hastened to sell a thousand English captives in Algiers.

The Algerian expeditions outré-Detroit *[across the strait of Gibraltar]* had many needs and the corsairs did not hesitate to take their ships and put into port at Salé, Tetouan, Larache, or La Mamora where they restocked their supplies. Certain corsairs and Barbary "bomb masters" even went so far as to enter the service of the Sultan, such as the "*four galiotes or brigantines of Algiers (who) went to the dictate Touttoan to put themselves under obedience in the service of the king of Taffilet [the prince, later sultan, of Tafilalt was from the currently-ruling Alaouite dynasty]*." An anonymous captive reported that a good number of captains of Saléntin ships are from Algiers. Frans Jansz, second-mate on the Dutch ship *Saint-Jean Baptiste*, notes that "most of the Turkish ships that had served in the fleet of the Grand Seigneur and later returned to Algiers and Tunis were ... originated from Salé."[12]

-------(165) *and* (166) *not included*-----

(167) This complicity was bound to be drawn out because, when the sultans of Morocco had to give up all activity related to the *corso* – as was the case under the sultan Mûlây Slimân (1792 – 1822) – "a number of his corsairs were given to neighboring countries like Algiers and Tripoli."

(168) ---*blank page*---

---

[11] Mémoire of the contraventions to the treaty of 1682, 9 May 1687, *SIHM*, 2nd series, France, t. 3, p. 58.

[12] Resolution of the Admiralty of Amsterdam, 2 July 1648, *SIHM*, 1st series, Pays-Bas, t. 5, p. 139. One wonders if it is a coincidence that there is in Algiers a district called *Houmat es-Slâwiyyîn [Slawi is an alternate name for people from Salé]* or the *Saléntin Quarter*?

CHAPTER 6: THE HUMAN MEANS FOR THE *CORSO*: THE CORSAIR CREWS

(169) Of all the elements that make up the entirety of the *corso*, the most important is the human element and it is also the most difficult element to get, due to the shortage of the type of men needed, designated as *gens du mer [seafarers]* in 17th century documents.

THE CORSAIRS: ORIGIN AND EVOLUTION

No list of crewmembers has been found in the Moroccan archives for the period with which we are concerned, however there does exist a precise and detailed enumeration of the crew of a Saléntin corsair ship, captured in July 1681 by the French captain Jean Bart off the coast of Portugal.

During the first half of the 17th century, it is almost certain that the Moriscan and renegade element formed the majority of the crews and monopolized in particular the positions required a certain technical skill, such as that of *nocher*, pilot, and for good reason, that of commander. The Moors, a small minority when compared to the almost exclusive Morisco-Renegade crews, mainly occupied the positions of the non-specialized soldier or sailor.

*[**nocher**: (trnsl) helmsman, navigator, (syn) timonier, batelier, (defn) person operating a boat; **pilot**: (defn) one with expertise in navigating through treacherous waters https://dictionary.reverso.net/french-definition/nocher]*

*[**Moors** were Muslims from North Africa who moved to the Iberian Peninsula and now lived in Morocco having maintained their religious affiliation, as it is used in this article. **Moriscos** were Muslims who moved onto the Iberian Peninsula and converted to Roman Catholicism, usually but not exclusively under threat of loss, harm, or death; and were exiled or otherwise moved under pressure and, for this article, now lived in Morocco. It is unclear, in the context of this article as well as in general, if some, all, or none of those who converted still maintained their Islamic faith in secret. It is assumed they returned to Islam once in Morocco.]*

The Moroccans were a minority at the start of the 17th century, but on the other hand, for the period which concerns us (1666-1727), they constituted a greater proportion of members of corsair ship crews. It is also necessary to distinguish those Salétins of Hornacheros and Andalusian families, settled in the region from the beginning of the century, and the adopted Salétins attracted by the success of the corsairs.{?} The rise of the *corso* attracted a considerable number of immigrants and encouraged the blossoming of a maritime vocation among Moroccans. That this situation took hold with an
(170) increasing participation by the native population in the *corso* was confirmed during the reign of Sîdî Mohammed Ben Abdallâh. On board 6 Salétin ships captured by Dutch warships between June and October 1649, the number of Moors was estimated to be 300, while the number of Christian slaves did not exceed 38 (including 22 taken from a large *fluyt* with 22 cannons and 123 crewmen), while the Renegades numbered 7. The "*three-masted, square-rigged*" (ship) of the Salétins that was taken not far from the Berlingues Islands by a 40-cannon Dutch ship under the command of Philippe Ras on 10 September 1654, had a crew of 44 Moors and 3 Christian slaves. The general staff is made up of Salétins: Captain Ibraham Raïs, "*as well as the Moor Ali Fagar, ships' first-mate... and*

another Moor named Ahmed Voras.” Another Salétin ship, a 5-masted caravelle armed with 5 cannon and 2 stone-throwers, was captured a few days later by the Dutch: under the command of raïs el-Haj Fadel, it had 100 Moors and 8 Christian slaves on board; more than 90% of the crew was nationals *[i.e. Moroccan or Salétin?]*. Moroccans made up almost 86% of the crew of a corsair captured by French captain Béthune in 1681; 87.5% on that taken by the Marquis de Langeron and more than 90% of the crew of the ship ~~shop~~ intercepted by Captain Jean Bart were Moroccan recruits. One hardly dares to note the names of the English renegade Ali El-Inglîzî nicknamed Lazrû, and two Levantines *[Eastern Mediterranean]*, Yahyâ Et-Trabelsî et Mohammed Turklî.

These figures clearly reflect a severe increase in the number of nationals on board Moroccan corsairs. What about the following years? According to some sources, the trend was generalized. The presence of Moroccans became more and more massive in the
(171) first half of the 18th century: they make up almost the entire crew of a ship commanded by the raïs Linquillo in 1723 and another taken by the Dutch in 1725.

THE COMPOSITION OF THE CREWS

THE STAFF

THE ORIGIN OF THE RAÏS

In the Barbary States, the staff of a corsair vessel included first, the captain or raïs who was usually chosen by the owners of the ships and sometimes it happened that the raïs was one of the owners. The prestige of the raïs was so great that, even if they did not participate in government, they, in general, managed to impose their will on the government.

The captains of Salé came from diverse origins, the vast majority being foreigners. This was true for the majority of the Renegades at the end of the 16th century and the beginning of the 17th. Captured by a Barbary ship or arriving without money on Moroccan soil, these adventurers – the *blatant scalawags* in who the spirit of trade predominates – find through the *corso* the wealth and the glory they hoped for. They also show a particular zeal to fight against the European powers, because they know the fate that awaits them if they are made prisoners by their former coreligionists, as reminded by the judgments of renegade corsairs by the Holy Inquisition. The Morisco captains have an additional motive; they began because of the possibility to take revenge for their forced exile. An anonymous captive, for his part, notes that most of the raïs flying the Salétin flag are “*Algerians more versed in geography than the Salétins*.”

From the mid-17th century, the Moroccan raïs became more numerous; they account for 8 of the 12 captains of corsair vessels listed in 1671. Several members of the same family succeed one another in this capacity, as was the case of Ben Aïcha and the El-
(172) Cortobî, who took turns for almost a half-century, then El-Mestîrî under the reign of the sultan Sîdî Mohammed Ben Abdallâh (1757 – 1790).

The great raïs of the 17th and 18th centuries were the initiators of a dynamic and lasting movement which enabled them to compete with the Europeans for mastery of the seas. Tracing their lives - their exploits as well as their defeats - is an opportunity to relive the intensity of corsair activity at that time.

(Table 4)

THE GREAT CAPTAINS OF THE 17TH AND 18TH CENTURIES

Under the republic, between 1629 and 1640, the Salétin raïs are the undisputed masters of the place *régréguienne*, their maritime power relying on more than thirty armed vessels
(173) for the *corso*. However, the strength of the corsairs never regained the glorious days of the first half of the 17th century: under the Dila (1640 - 1664), barely twenty ships would be launched; only rarely exceeding the fifteen launched under Alawite cherifs.

The glory years were enlivened by raïs such as the Dutch Renegade Morat-Raïs, the captain Ben Aïcha, the raïs Alî el-Ilâkem, or Abdallâh Ben Aïcha, to name but the most famous. Others, like the raïs Fennich, Roussay, Meïze, El-Tâdj, Hâdj Candîl, Abu Amar, Ali Baudry, Camisha, Hâdj Ibrahim, and Ahmed Linquillo, have been recovered from limbo by some more or less remarkable incident.

MORAT-RAÏS

The Salétin corsairs owe much of their formidable reputation to Morat-Raïs, the first such corsair of note. While his true name was Jan Jansen van Haarlem he is found in different sources as John Barber or Captain John. This great sailor, who first was a privateer on behalf of the Dutch government, is known in the Maghreb by the names Morat-Raïs, sometimes Caïd Morato, or Captain Moraro Araez de Salé. He was taken prisoner by the Turks in Lanzarote in 1618[J], and forced to convert in Algiers.[K] After the death of his compatriot, the renegade Soliman-Raïs, he chose to settle in the young corsair "*Republic*" of Bou-Regreb, where he married a Moorish woman.[L]

This renegade stood out in the year 1622 when he led an expedition up the English Channel. He ventured to the port of Veere, in Zealand, in order to replenish his supplies and complete his crew; he did not leave the port until he "*had a lot more people on board than when he entered*." Contrary to what he said he would do, he sailed again the
(174) following year to attack the vessels of his own *[i.e. Dutch]* compatriots. Prizes followed prizes and the year 1623 ended with that of three Dutch ships: the first, taken 27 March, the second taken two days later off the coast of Lisbon; while the third of 200 tons was taken during the *corso* of July that same year. The multiple blows against the enemy's ships earned Morat-Raïs the favor of the sultan Mûlây Zidân who named him the *Admiral of Salé* en 1624.[M] His new duties included the issuance of safe-passage documents to corsair ships and to correspond with the States General of the United Provinces on the subject of prize law.

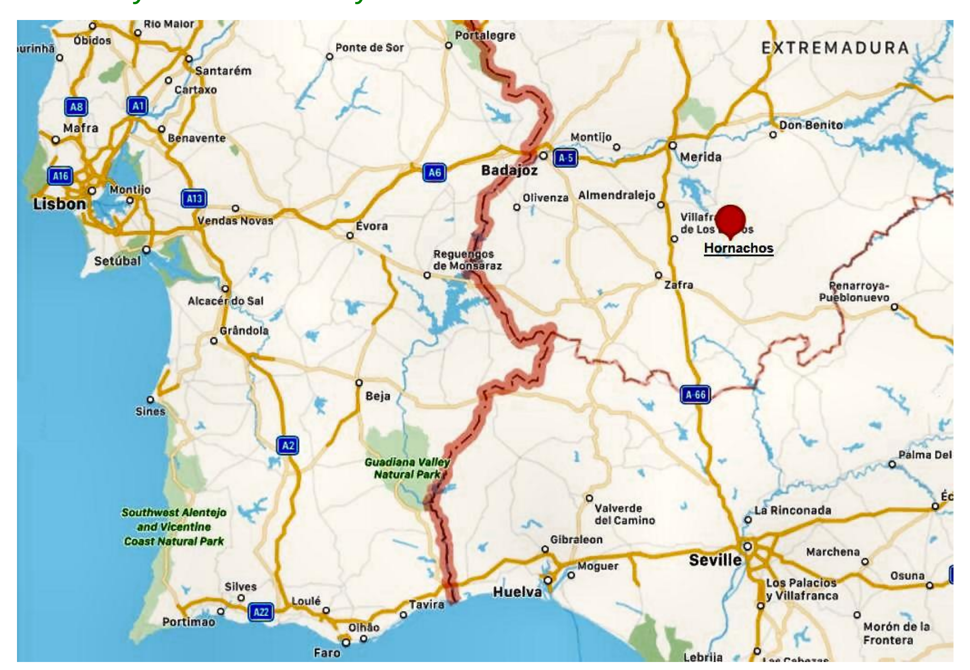
Never lacking in audacity, Morat-Raïs realized the feat of his life in 1627. At the head of a small squadron of three ships and accompanied be three English renegades as lieutenants and a Danish slave as the pilot, his courage drove him to expand the theater of his operations to the Icelandic coasts. *[According to Klaus Eyjólfsson, member of the Lögretta (Icelandic Commonwealth Legislature) the genesis of this expedition was a bet made with Kure Morat of Algiers who, at the head of his own fleet, raided Iceland at the same time.]* The town of Reykjavík was pillaged and the booty included pelts, smoked fish, and 400 Icelanders. In 1631, the Salétins placed under his command, descend on the Irish coast "*where they surprised several fishermen who lived in this enclave* (Baltimore). *The same, they kidnapped 237 persons, men, women and children, some of those in the cradle.*"

Morat-Raïs then settled in Algiers with his family and continued his depredations at sea until the day when he was, in turn, surprised and captured by the Knights of Malta. This great adventurer was not long before regaining his freedom and returning to Morocco in 1640.[N] There he received, under the reign of Mûlây Mohammed ech-Cheikh, the command of the kasbar of El-Oualidiya, built near the lagoon of Ayër, not far from Safi, as well as the control of the sultan's naval forces headquartered in the port of said city.

Commentary

These comments and observations of Dr. Brian A. Smith are the result of more than twenty years of research. Some of the results may be found in his book The Most Remarkable Lives of Jan Jansen and his son Anthony (2013). Much of the content below has been encountered by Dr. Smith subsequent to the writing of his book and he has at least forty more scholarly works, both articles and books, to translate. Since sources for the comments are readily available online with a thorough search of the topic, they are not cited herein as they are in the common domain. Utilizing these sources coupled with a geopolitical understanding of events such as the Dutch & Spanish War on Algiers of 1618 - 1622 and the Dutch laws allowing for repatriation of apostates, plus a careful reading of the research published over the last century or more has allowed a more accurate retelling of the life of Morat-Raïs. A major source has been the extant writings that were, or almost were, contemporary with the times described or, more likely, translations thereof. Many of the sources are published in Spanish or French and have been translated by Dr. Smith.

Much of the recent published research has relied on secondary and tertiary sources which has had the undesirable effect of retelling an incorrect or inaccurate version of the truth. Failure to consult primary resources, combined with a less than adequate comprehension of the geopolitical situation, as well as the customs and norms of the period, has resulted in the replication of many errors. As an example: a prevalent misconception in the body of research published since 1970 is that the refugees from the village of Hornacho in Extremadura possessed sailing skills, both ocean and sea-going, and they were experienced builders of ships, including ocean-going vessels. Looking at a map dispels these myths immediately.



They were not navigators or ship-builders while in Hornacho and they did not become either after their exile, though they may have been employed as crew members or as laborers to build ships. Known throughout Extremadura as brigands, the skill they brought was their ability to fence items. However, their main benefit to the *corso* may have been a much-needed infusion of cash and their perceived arrogance and uselessness to the actual *corso* was overlooked as long as they provided money. Sources conflict on the financial status of this refugee population running the gamut of being penniless (given as one of the reasons they were run out of Salé and had to take refuge in the abandoned and crumbling Kasbah) to being the wealthiest of the exile communities as they had been selling off their personal belongings and property for several years before they fled Iberia. This is not merely a story from the past; the descendants of the residents of Hornacho have been petitioning the Spanish government for monetary reparations their ancestors allegedly suffered as a result of their exile. Each side in this argument is positioning themselves to win and one way to do so is to refer to published research. Research that favors the government is that which maintains the Hornachos were wealthy, were able to dispose of their property before leaving, and that they voluntarily moved well before the 1613 forced removal occurred. That which favors the descendants of the Hornachos maintains they were driven into poverty by the forced exile mandated by the government. Since 1970, if not earlier, there has been research published which offers each side evidence to use against the claims of their adversary. Over time, what had been modest claims initially have grown into fables out of all proportion to reality. Stories of immense wealth and influence, the dominance of a fairytale Hornachero Republic, and the amazing ship-building and sailing skills of a people that lived nowhere near a body of water are just a few of the myths that can not be supported by the available evidence.

Another problem with recent research is the citing of Henri des Castries multivolume Les Sources Inédites de l'Histoire du Maroc incorrectly. Much of the information cited from his work comes from the opinions and interpretations of des Castries himself that he wrote in the early 20th century which he included as footnotes in his work. They are not facts and are often wrong but they are almost always never stated as being opinion rather than fact. These errors, incorporated into works of the 1940s and 1950s are often the sources that are cited in the current publications and, perhaps unintentionally, leave the reader to infer that des Castries was stating a fact that was contemporary with the corresponding action in the text rather than an early-20th century opinion. Part of the blame lies with des Castries who does not always clearly separate his opinion from historical fact in his footnotes though a careful reading of the text makes it clear whether the corresponding footnote is opinion or fact.

ENDNOTES

[A] The Bennasser work has one major drawback and that is only those renegades who eventually renounced their apostasy are included in the group analyzed and as this represented a minority of the renegades, the findings may not be applicable across the whole population of renegades.

[B] They were the last major group to arrive, having resisted the order longer than most. The Andalusians were established in Rabat for 6 years before the Extremadurians arrived in 1613-1614. Beyond that, residents from al-Andalus had a symbiotic relationship with Salé for over 3 centuries by 1610 where they freely visited often having residences in both places. A sizeable population of exiles from Valencia was also present before 1613.

[C] None of the refugees had any experience in ship-building an ocean-going vessel; those near the cost built oar-powered galleys. Those in Extremadura had none of skills required to sail either a galley or an ocean-going vessel and, as it was a skill learned over a period of years, they did not offer anything to the corsairs who had been operating with Dutch assistance from Salé for 20 years by 1610.

[D] They were never the masters of Rabat; they were forced to live in the squalid and derelict ruins of the Kasbah des Oudaïa, which they made habitable. Their 'republic' was the last to form, the weakest of the three, and played a minor role in the *corso*. They provided the labor to maintain the vessels and for the first decade scratched out a meager existence. The Andalusians of Rabat were much more numerous, were established earlier, and did not like the new-comers who they deemed arrogant (according to contemporary sources) because of their wealth (which is a disputed fact). It was that wealth through which they may have been grudgingly accepted. The Hornacheros were exiled to Tunis by the Andalusians at the end of the 1620s and only allowed to return in 1631 after the English intervened. Some sources state the Hornacheros were sent out of Salé because they did not speak Arabic or Castilian but a unique amalgamation of the two that was only comprehensible in their community and they refused to learn Arabic. Other sources claim they did speak Arabic when they lived in the Kasbah des Oudaïa; the Andalusians spoke only Spanish, refusing to learn Arabic. They were derisively called *l-Mslmin d-r-Rbat (Muslims of the ribat* or *Kasbah)* while the Slawis called all exiles *an-Nasara 'l-Qashtiiyin (Christians of Castile).*

[E] Zaydan did break the agreement he had made with them, or duped them with it. He offered a place to live in Salé, paying little or no taxes, and he agreed to forego his share in the prizes. What they did not know is that Zaydan had no control over Salé – it did not pay taxes to him, he received no share in any prizes, he could not settle any person or group there. They arrived at Salé and settled away from the main population center made themselves a nuisance and were run out of the city. Salé had set up its *diwan* possibly as early as 1609 but definitely by 1614 becoming the first and the strongest republic. The *diwan* did pay an annual tribute to the sultan as a token of their loyalty. He repeatedly attempted to install a governor but most were firmly rejected. When Jan Jansen was 'appointed' Admiral in 1624 by Zaydan, it was an empty appointment. Jan had been in control for almost a decade and, after years of failed appointments, Zaydan 'appointed' him admiral. Zaydan did the same with his brother who was the Sultan of Fez; Zaydan 'appointed' him to be his representative there to try and cover the reality that he did not control the area.

[F] The Republic of Salé formally came into existence before 1614. However, its origins date to 1590 when al-Mansur granted the corsairs there a great degree of autonomy. As his successors proved incapable of providing the basic necessities of safety, harbor maintenance, etc, the local populace shouldered those responsibilities and withdrew their allegiance to the sultan as early as 1609.

[G] There was no designated 'capital' and Salé remained the dominant force of the Republic. See: Henry des Castries, "Les corsairs de Salé." *Revue de deux mondes: le Maroc d'autrefois*; Tome XIII, 1903, pp. 823 – 852. The most profitable decade for Salé was probably the 1610s, not the 1620s according to the number of vessels captured and amount of booty recorded. Relying on extant records is problematic as absence of evidence is not evidence of absence.

[H] Another period of rule by the Amazigh, lasting about 20 years, has been actively overlooked (suppressed?) for many years. After 1659 it was the Dila marabout Mohammed al-Hajj ibn Abu Bakr al-Dila'i who was the Sultan of Morocco. He had been proclaimed Sultan of Fez in 1641. His rule continued, possibly interrupted in 1663 by Alawite incursions, until his death in 1671. He was followed by his brother Abu Abdallah Mohammed al-Hajj ibn Mohammed ibn Mohammed ibn Abd-al-Rahman ibn Abu Bakr al-Dilai, also known as Muhammad al-Hajj and as Al-Murabit, who assumed the title Sultan of Morocco, and possibly held it until his death in 1678. This Amazigh reign was maintained for a variable number of years depending on your source. In 'official' government sources it was zero years, in

Dilawite dominated areas it was 30+ years; the truth lies somewhere between. One semi-official version goes like this: in 1663 the Alawite began their move: they made a brief incursion against the Sultan at Fez that year; in 1664 Mulay al-Rashid defeated and killed his brother Mulay Muhammad, then leader of the Alawite. In 1668 al-Rashid defeated the Dila and destroyed their zawiya (and claim to have taken the Sultanate of Fez but this is not certain) and in 1669 defeated el-Ghailian and took his northern controlled lands. That same year al-Rashid defeated the Chebanat of Marrakech where he slaughtered most of them; in 1670 the fortress of Iligh fell along with Sous. He claims to have not wanted to take Salé, continuing to enjoy his % of the booty while remaining blameless in international law. However this conveniently overlooks several things – first, the Republic never paid the Sultan any % no matter what the government claims; second, the defeat of the Dila would necessarily imply the fall of their capital at Salé but even in this version, this is not what happened. Al-Rashid died from a fractured skull sustained in 1672 when he his horse bolted, slamming him into an orange tree in Marrakech during a revolt fomented by his nephew in that city.

[I] Now considered a hero to the Dutch, it is not clear how Jan was viewed by the Dutch in his day.

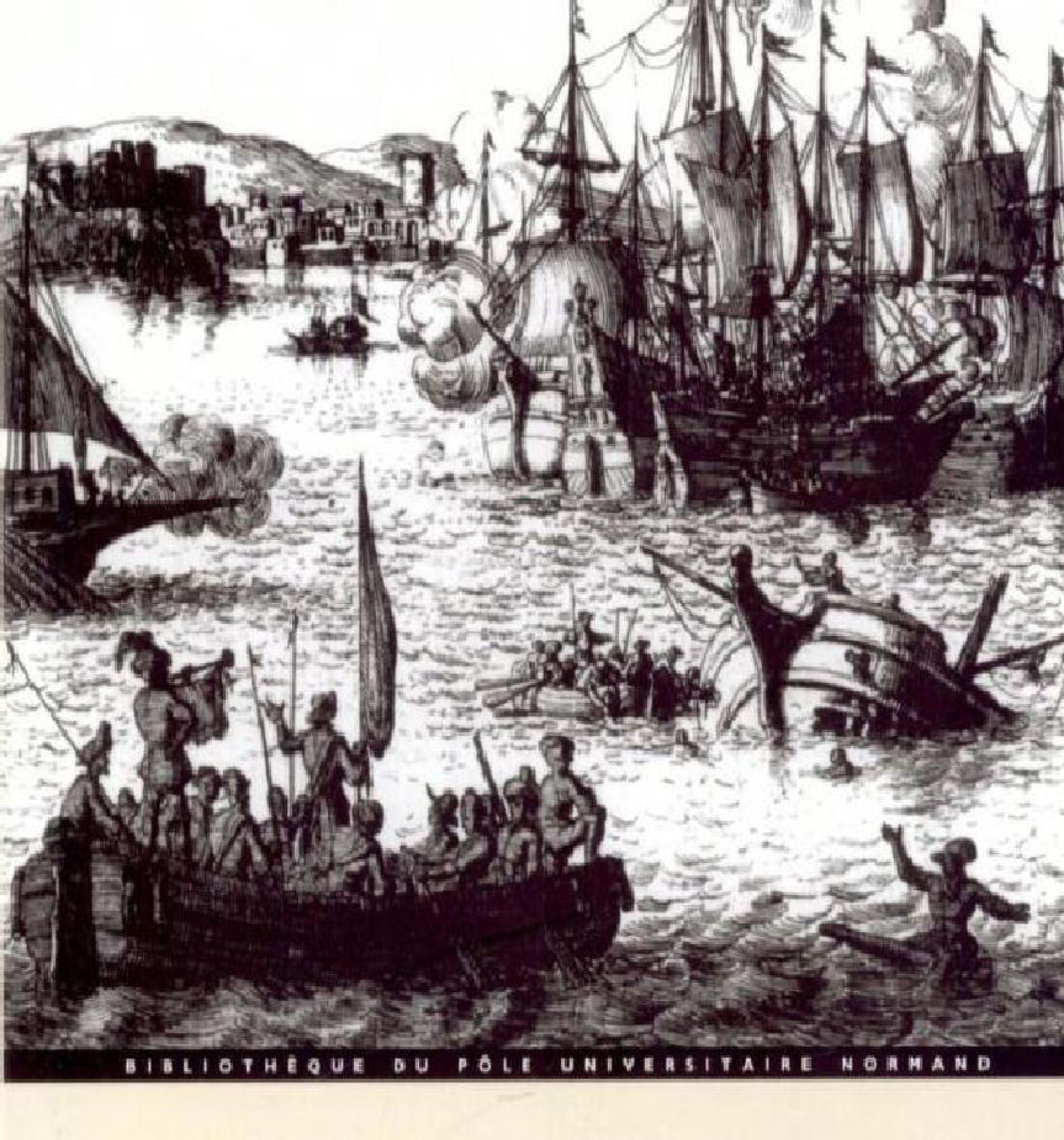
[J] Whether *John Barber* referred to Jan is disputed. He was known as Morat-Raïs *al-Saghir* (the Younger). He was not captured in Lanzarote in 1618 though he may have raided that place at some point and he did own property in the Islands. Algiers was at war with the Dutch & Spanish from 1618 and he was detained by Algerian authorities when hostilities broke out. He gained his release before 1620, possibly due to the intervention of Sultan Zaydan.

[K] It is not known if his conversion to Islam was forced but circumstances do not support this interpretation. His conversion occurred prior to 1602 and may have been in Algiers or Cartagena. He soon married and started using the name Murad Raïs al-Saghir, two things associated with conversions that are not usually associated with forced conversions. Jan is the source for the fabricated story of the forced conversion. In 1621 to take advantage of Dutch law which allowed *conversos* to keep their Dutch citizenship if their apostasy was less than three years old and it was elicited under threat of harm or death. Jan claimed both which allowed him to retain, or rather, obtain his Dutch citizenship. The United Provinces did not exist when he left in the late 1590s. He was first, eligible for Dutch citizenship because he claimed to be a resident of Cartagena when the United Provinces were created (this residency remains unproven, though one person claims their father *saw* the proof, of an unspecified nature, in an unidentified archive; just why there is no extract, translation, or location recorded for this alleged proof is unknown). The United Provinces allowed any citizen of Spanish lands to be eligible for Dutch citizenship. By making this statement Jan (1) was placing his life in mortal danger as this statement was punishable by death in Islamic nations; and (2) was guaranteeing Dutch citizenship for any of his children if they so wished. This claim allowed his son Anthony to move to Amsterdam as a Dutch citizen where he met Grietje Reyniers and sailed to New Amsterdam in 1629.

[L] Jan allegedly married Morjana bint Abd al-Rahman (Marjarita de Carthagéne) in Cartagena before 1602.

[M] Isaac Pallache, consul of the Netherlands to Morocco, sent a letter dated 13 April 1623 from Salé to update the States-General: through his and Jan Jansen's intervention with the "*governor of the castle*" Caïd Abd el-Aziz ez-Zarouri, all the Dutch sailors brought in on Dutch prizes recently were freed, but not *the Scottish seamen*. Jan Jansen van Haarlem, captain of a warship, captured *The Good Adventure* off the coast of Portugal. A prize crew of French sailors, originally intended to be sold as slaves, was put aboard and the ship taken to Salé. Upon further investigation the States-General issued a statement: *no ships carrying contraband to Spain would be reclaimed if taken to Salé*. While not mentioning *The Good Adventure*, the timing of this statement coupled with dropping the reclamation attempts gives us a pretty good idea what had happened. It seems that David Pallache (1598 – 1650; son of the Sultan's friend Joseph and brother to Moïse Pallache, Jan's secretary) had pushed through the shipment of arms and munitions that were headed for Spain, enemy of the States-General since the 12-year truce expired in 1621. Jan had taken the correct action by preventing the shipment of contraband from reaching its destination; it's not mentioned if David Pallache was fined or penalized for siding with the enemy.

[N] The story of his capture and imprisonment has not been documented though it is said he was liberated by a raid sent from Tunis for that explicit reason. There is documentation of his presence in Safi in 1638.



BIBLIOTHÈQUE DU PÔLE UNIVERSITAIRE NORMAND

Salé et ses corsaires

(1666 - 1727)

Un port de course marocain au XVII[e] siècle

Leïla Maziane

Publications | Presses



BIBLIOTHÈQUE DU PÔLE UNIVERSITAIRE NORMAND

Salé et ses corsaires

(1666 - 1727)

Prix *Corderie Royale Hermione*

2008

Recueil des Chants royaux sur la Conception du Puy de Rouen, XVI[e] siècle, BNF.

Maquette : Cédric LACHEREZ.

ISBN : 978-2-87775-439-2

ISBN : 978-2-84133-282-3

humiliés, sollicitant de leurs coreligionnaires la faveur de s'établir dans quelque endroit. Si la communauté estrémègne est mal reçue à Tétouan[149], il en va autrement à Salé qui, d'après l'historien canarien Luis Alberto Anaya, aurait accueilli à elle seule 3000 Morisques et environ 10000 Andalous[150]. Ces nouveaux Salétins trouvent à Salé, situé à 50 lieues seulement de Gibraltar, le point idéal d'où partira leur vengeance. Car, dès leur installation sur la rive sud du Bû-Regreg, ils se lancent dans l'armement corsaire, en organisant et commandant eux-mêmes des opérations qu'ils dirigent contre les intérêts espagnols dans un premier temps puis contre l'ensemble des Européens.

Salé devient incontestablement le grand boulevard de la course : ses corsaires y rabattent des esclaves et des marchandises[151] venant de tous horizons. L'effervescence y est telle que les Morisques ne sont bientôt plus les seuls étrangers à venir y tenter leur chance.

Les Renégats

Les conflits religieux qui marquent l'Europe de la première moitié du XVIIe siècle conduisent certains audacieux à tenter fortune sous les cieux barbaresques. Les promesses de butin de la course ne manquent pas d'attirer nombre de ces bannis qu'on appelle communément les Renégats. Ces hommes convergent vers les foyers corsaires de Tripoli, Tunis, Alger, Tétouan ou Salé qu'ils utilisent comme bases logistiques pour préparer leurs expéditions contre la marine marchande européenne.

Les corsaires barbaresques se seraient vite trouvés dans une situation critique s'ils n'avaient pas bénéficié du savoir inespéré des Européens, un savoir qui leur a permis de transformer leurs techniques de navigation, en particulier dans la guerre de course. En effet, les Hollandais sont les instigateurs de la navigation à voile au détriment de la navigation traditionnelle, quoique les Salétins aient continué à armer les deux catégories de bâtiments. La course connaît un développement inattendu grâce aux Hollandais qui deviennent capitaines de navires corsaires. Les opérations décident de leur rang dans la société salétine, les succès étant souvent synonymes de notoriété et de grande considération.

La course barbaresque a peu à peu vu s'accroître le nombre de raïs d'origine européenne. Presque toute l'Europe s'y trouve représentée, à tel point que le Trinitaire français Dan n'a pu s'empêcher de souligner que la plupart des corsaires étaient renégats[152]. Toutes proportions gardées, les sociétés corsaires de Salé ou de Tunis formaient des ensembles cosmopolites, d'où les raïs, écrit Jean Monlaü, surgissaient

---

149. *Ibid.*, p. 42.

150. Cité par B. et L. Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah : l'histoire extraordinaire des renégats, XVIe et XVIIe siècles*, Paris, Perrin, 1989, p. 398-399 ; A. Sánchez Pérez, *Los Moriscos...*, p. 38.

151. B. et L. Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah...*, p. 398 ; G. Gozálbes Busto, *La república andaluza de Rabat en el siglo XVII*, Tétouan, Biblioteca española, 1974 ; A. Checa, « La república andaluza de Rabat en el siglo XVII », *La Ilustración Regional*, n° 112, 1975, p. 22-54.

152. P. Dan, *Histoire de Barbarie...*, p. 365-366.

au hasard des nationalités[153]. Dans les ports marocains, les Portugais, les Espagnols, les Hollandais et les Français sont particulièrement nombreux.

Des plus redoutables sur mer, on retiendra un solide groupe de Hollandais, comme le célèbre Morat-Raïs, de son vrai nom Jan Jansz ou Jan Janssen. D'abord amiral, son apparition sur le terrain salétin coïncide avec la naissance de la « République de Salé ». Il en devient le premier gouverneur[154] puis le président du Divan à la fin des années 1620[155] et désigne d'ailleurs comme adjoint l'un de ses compatriotes, Mathys van Bostel Oosterlynch[156]. Quant au Castillan Juan Rodelgas, il ne compte pas moins de huit « renégats » flamands dans son entourage[157].

D'autres renégats se joignent au cortège : 'Alî Baudry[158], Mohammed el-Hâdj Candîl, Roussay ou Ramdan d'origine française[159] ; l'Anglais Chafar[160] ; les Portugais Cha'bân-Raïs et Pérez le renégat[161]. Salé abrite également un grand nombre de Renégats d'origine italienne comme Morat Génois ou Genevois et Venetia, dont les noms désignent directement leur origine[162]. Certains Renégats se voient confier les plus hautes charges administratives et forment la société dirigeante de la cité corsaire.

La prise de La Mamora

La deuxième décade du XVII[e] siècle connaît un événement retentissant qui renforça le regain d'activité corsaire à Salé. Il s'agit de la prise du port de La Mamora par les Espagnols[163]. Une flotte commandée par Luis Fajardo, forte d'une centaine de vaisseaux et de 5000 hommes d'infanterie, réussit à mettre la main sur la place, le 6 août 1614, presque sans coup férir[164].

---

153. J. Monlaü, *Les États barbaresques*, p. 75.
154. A. Sánchez Pérez, *Los Moriscos...*, p. 46.
155. B. Bennassar, « Les Chrétiens convertis à l'Islam (« Renégats ») et leur intégration aux XVI[e]-XVII[e] siècles », *Cahiers de Tunisie*, t. XLIV, n° 157-158, 3[e]-4[e] trim. 1991, p. 45-53.
156. P. Gosse, *Histoire de la piraterie*, traduit de l'anglais par P. Teillac, Paris, Payot, 1933, p. 74-75.
157. B. et L. Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah...*, p. 400.
158. R. Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, Paris, La croisée des chemins, 2006, p. 90.
159. *Ibid.*, p. 79-80.
160. *Ibid.*, p. 81.
161. B. Simiot, « Pérez le renégat », *Revue maritime*, octobre 1949, p. 1234-1246.
162. P. Gosse, *Histoire...*, p. 70-76 ; P. Christian, *Histoire des pirates et corsaires de l'Océan et de la Méditerranée depuis leur origine jusqu'à nos jours*, Paris, Cavaillès, 1846-1850, p. 458-464.
163. M. García Arenal, M. Á. de Bunes Ibarra, *Los Españoles y el Norte de África, siglos XV-XVIII*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 134.
164. Lettre de Jan Evertsen aux États Généraux du 15 septembre 1614, *SIHM*, 1[re] s. P.-B., t. II, p. 334-346 ; Résolution des États Généraux du 8 octobre 1614, *ibid.*, p. 363 ; Lettre des États Généraux à Philippe III du 10 octobre 1614, *ibid.*, p. 364-367 ; « Les huit voyages au Maroc de John Harrison (1610-1632) », *SIHM*, 1[re] s. Angl., t. II, p. 441-448 ; Lettre de John Harrison à Salisbury du 10 juin 1610, *ibid.*, p. 449-450 ; AHMM, Colección Aparici, Siglo XVII, 1[re] sección, *Fortificación*, t. XXXI, 1.4.15, Rollo 9, *África*, n° 1, *Alarache, La Mamora*, 1600-1633, *Fortificación en general correspondiente a las plazas de Larache y la Mamora*, años 1600-1633, *Relación de las artilleras que hay en la Armada...*, 28 julio 1614, f° 257-258 ; *ibid.*, *Relación de la gente que se embarca en la Armada del mar Oceano...*, 28 julio 1614, f° 259 ; *ibid.*, *Relación de la infantería que se halla sirviendo en la Armada Real del mar Oceano...*, 1614, f° 260 ; AGS, Secretaría de Estado, leg. 2642, *Expedición contra La Mamora*, 1612 ; leg. 495, *Toma de la Mamora* (1613-1620).

Dès le début du XVIIe siècle, La Mamora, située à l'embouchure de l'oued Sebou, à quelques lieues seulement au nord de Salé, figurait parmi les repaires de piraterie les plus redoutables du Maroc atlantique. Elle avait accueilli les pirates de Larache à la suite de la cession de leur port aux Espagnols en 1610[165]. Cette « République de pirates »[166], selon l'expression de Thomas Le Gendre, présentait l'originalité d'appartenir à tout le monde ; s'y réfugiait

> qui vouloit, et c'étoit principalement le nid ou le repaire des pirates, dont en ce temps là, il y en avoit beaucoup et plus de Chrestiens de toutes les nations que de Turcs[167].

Le célèbre capitaine anglais Henry Mainwaring[168] et le Hollandais John Mandosius[169] s'y établirent d'ailleurs vers 1610 comme beaucoup d'autres Européens, principalement d'origine anglo-saxonne.

Les habitants de La Mamora vivaient, paraît-il, dans un contexte d'hostilité permanente avec les tribus voisines[170]. D'après une déposition de marins anglais, envoyée par Sir Ferdinando Gorges à Salisbury par lettre du 5 juillet 1611, on apprend que les pirates établis à La Mamora étaient au nombre de 2000 hommes, capables d'armer 40 navires, et que leur ravitaillement était assuré essentiellement par des marchands livournais :

> *They say farder that there is inall, of these kind of wermen to the nomber of 40 sayle and 2000 men, all English. Their commun randevoe is at Mamora in Barbarie, where they have marchants of all sorts, that trades with them for all kind of commodities, especiallie those of Leagehorne*[171].

---

165. H. de Castries, « Les trois républiques... », p. I-XXVIII.
166. J. Monlaü, *Les États barbaresques*, p. 70.
167. Relation de Thomas Le Gendre, *SIHM*, 1re s. Fr., t. III, p. 720 ; Mémorandum de Samuel Pallache, av. le 20 janvier 1614, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. II, p. 3-4, n° 2 ; cf. t. I, p. 624, n. 4 ; Dépositions de marins anglais du 4 juillet 1611, *SIHM*, 1re s. Ang., t. II, p. 462-464 ; cité dans une lettre de Théodore Rodenburch aux États Généraux du 29 avril 1611, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. I, p. 624, n. 4.
168. On sait peu de choses sur les débuts du capitaine Mainwaring, originaire du comté de Chester, ainsi que sur les circonstances qui l'ont amenées à pratiquer la course au Maroc. En 1614, il exerce une certaine influence sur les pirates de La Mamora, mais il en fut bientôt délogé par les Espagnols. On le revoit en 1615, lorsqu'il croise avec trois vaisseaux au large de Larache, cherchant à surprendre des navires espagnols et portugais, car « il ne faisait pas, disait-il, la guerre aux autres nations ». Il obtient sa grâce en juin 1616. Deux ans après, Mainwaring passe au service de Venise, mais il s'en lasse vite. Entre 1619 et 1620, on le retrouve comme lieutenant du château de Douvres. Cf. Mémoire de Henry Mainwaring, de 1618, *SIHM*, 1re s. Angl., t. II, p. 503-508 et n° 1 ; Relation de l'expédition de Larache du 16 juin 1610, *ibid.*, p. 438 et n° 2.
169. Résolution des États Généraux des 26 et 27 mars 1614, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. II, p. 253-255 et 259-261.
170. Journal de Jan Lievens du 8 juin au 2 octobre 1614, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. II, p. 351, n° 351. Sur les mesures à prendre contre les pirates de La Mamora, cf. Lettre de l'amirauté de Rotterdam aux États Généraux du 20 février 1614, *ibid.*, p. 224-228.
171. Déposition de marins anglais du 4 juillet 1611, *SIHM*, 1re s. Angl., t. II, p. 462-464.

déprédations corsaires. Larache, l'une des enclaves corsaires les plus florissantes de l'Atlantique[182], est livrée à Philippe III en novembre 1610 par Mûlây ech-Cheikh El-Mâmûn contre 200000 ducats et 6000 arquebuses[183]. Quelques années plus tard, les Espagnols occupent également La Mamora, abandonnée par les Portugais après une courte entreprise[184]. Ils y construisent la forteresse « San Miguel de Ultramar » pour mieux surveiller les cités du Bû-Regreg à partir desquelles l'activité de la course se développe rapidement.

L'expansion espagnole suscita de vives réactions religieuses dans la population marocaine, qui doit également subir les guerres de succession, ainsi que la peste et la famine[185]. Au nord comme au sud, favorisés par une telle conjoncture, les mouvements maraboutiques retrouvent une grande envergure.

Dans le sud, Abû Mahallî et Yahyâ Ben 'Abdallâh mettent la main sur le Sous et, dès 1626, Sîdî 'Alî Ben Mohammed, *cheikh* de la *zâwiya* d'Ilîgh, réussit à imposer son autorité de l'Atlantique au Tafilet, où les ancêtres des 'Alawites faisaient déjà sentir leur influence. Dans le nord du pays, les chefs religieux convertis en chefs militaires jouent un rôle plus considérable. Plusieurs puissances livrent combat aux princes saadiens de Fès : la « République » morisque de Salé, le marabout Al-'Ayâchî dans le Gharb, les marabouts de Dila et le raïs Ghaïlân.

Sîdî Al-'Ayâchî

Mohammad ben Ahmed Ez-Zayânî al-Mâlikî, dit Sîdî Al-'Ayâchî[186], *fqih* et ascète, devenu meneur de partisans[187], se fit sous le règne du sultan Mûlây Zidân (1603-1627) une réputation de champion de la guerre sainte et de « pôle de son époque »[188]. L'attaque de Mazagan lui avait valu d'être nommé caïd d'Azemmour, d'où il portait de durs coups aux Espagnols. À en croire Al-Ifrânî, 7 670 d'entre eux auraient trouvé la mort lors de ses expéditions[189]. Les Chrétiens, qui ne pouvaient plus plus

182. M. García Arenal, M. Á. de Bunes Ibarra, *Los Españoles...*, p. 133.
183. J. L. de Rojas, *Relaciones de algunos sucessos prostreros de Berberia, salida de los Moriscos de España y entrega de Larache, dirigida a D. Fernando de Mascarenhas*, Lisbonne, por Jorge Rodriguez, 1613 ; *SIHM*, 1re s. Angl., t. II, p. 417 et n. 5, p. 455 et n. 1 ; T. García Figueras, C. Rodriguez Joulia de Saint-Cyr, *Larache, datos para su historia en el siglo XVII*, Madrid, CSIC, 1973 ; J.-M. Gandin, « La remise de Larache aux Espagnols en 1610 », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 7-8, 1970, p. 72-93 ; *The Cambridge History of Islam*, t. II, p. 247.
184. C.-A. Julien, *Le Maroc...*, p. 24.
185. *Ibid.* ; B. Rosenberger, H. Triki, « Famines et épidémies au Maroc aux XVIe et XVIIe siècles », *Hespéris-Tamuda*, n° 14, 1973, p. 109-176 ; n° 15, 1974, p. 1-104.
186. Sur ce personnage, cf. Al-Ifrânî, *Nozhet...*, p. 431-455 ; 1re s. Esp., Angl., Port. et P.-B., 1620-1641 ; J. B. Bookin-Weiner, *Fitna...*, p. 67-72 ; *The Cambridge History of Islam*, t. II, p. 247.
187. C.-A. Julien, *Le Maroc...*, p. 25.
188. Al-Ifrânî, *Nozhet...*, p. 440. Le mot « pôle », dont les auteurs musulmans sont prodigues, désigne toute personne qui s'élève par ses vertus et sa piété bien au-dessus de ses contemporains et leur sert de guide.
189. Al-Ifrânî, *Nozhet...*, p. 448.

faire paître leurs troupeaux ni labourer leurs terres, intriguèrent auprès du chérif [190]. Sîdî Al-'Ayâchî fut ainsi contraint de regagner la plaine du Gharb, d'où il continua à lancer des attaques contre les places du nord telles que Tanger, La Mamora, Larache et même Tétouan, dont le Mokaddem 'Abdallah en-Naksîs ne s'était pas rallié à sa cause. Il encouragea également l'indépendance des villes du Bû-Regreg.

Grâce au soutien des tribus arabes, qui lui avaient reconnu l'autorité suprême pour diriger la lutte contre les Infidèles [191], Sîdî Al-'Ayâchî étendit son autorité jusqu'à Fès, qu'il occupa quelque temps. À l'exception de Fès-Jedid, la plupart des villes du nord-ouest rejetèrent en sa faveur l'autorité des Saadiens [192]. Mais bientôt, il se brouilla avec les Morisques de Salé-le-Neuf, qu'il accusa de faire cause commune avec les Ibériques et les Anglais ; il leur reprochait également de prévenir de ses mouvements les présides de La Mamora et de Larache [193] dans le but de faire échouer ses entreprises. Afin de s'assurer de leurs véritables sentiments, il leur demanda des canons et des subsides pour attaquer La Mamora. Ayant refusé de l'aider, les Morisques de Salé-le-Neuf et de la Qasba furent aussitôt mis hors la loi [194] et une guerre acharnée fut menée contre eux. Mais en essayant de s'emparer de Salé-le-Neuf en 1641, Sîdî Al-'Ayâchî se heurta aux Dila, auxquels les habitants avaient demandé de l'aide. Il fut finalement vaincu et assassiné lors d'une embuscade au retour d'une expédition contre Tanger, le 30 avril 1641. Al-Ifrânî rapporte qu'en apprenant sa mort, les Chrétiens des présides ainsi que les Andalous [195] se seraient livrés à toutes sortes de réjouissances.

Cette guerre fut à ce point complexe, qu'elle sema la confusion chez les contemporains eux-mêmes. Les Européens, quant à eux, tentèrent de profiter de cette situation pour entamer des négociations visant à obtenir la concession, ou du moins le protectorat, de l'importante position occupée par les Morisques à l'embouchure du Bû-Regreg.

Les marabouts des Dila

Issus de la tribu des Aït Mejjatt, ce sont des Berbères de Sanhâja. Vers 1566, ils fondent à l'est de Khénifra une *zâwiya*, dont le développement est favorisé par la crise et l'anarchie qui désole le Maroc entre 1603 et 1610. Cette *zâwiya*, qui doit sa notoriété à sa politique d'hospitalité et de bienfaisance [196], devient rapidement le refuge

190. H. de Castries, « Les Moriscos à Salé… », p. 189.
191. Al-Ifrânî, *Nozhet…*, p. 440.
192. J. Brignon *et al.*, *Histoire du Maroc*, Paris – Casablanca, Hatier – Librairie nationale, 1967, p. 222.
193. Larache, préside espagnol, venait d'éprouver un échec le 7 février 1631. La garnison de 600 Espagnols, attirée dans une embuscade tendue par Al-'Ayâchî, fut massacrée. Au mois de mai de la même année, les troupes de La Mamora furent surprises et défaites par les *Mujâhidîn* de Fès. Sur ces faits, cf. Al-Ifrânî, *Nozhet…*, p. 442-443 ; Lettres d'Arthur Hopton, février et mai 1631, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III.
194. Al-Ifrânî, *Nozhet…*, p. 444.
195. *Ibid.*, p. 451 ; H. de Castries, « Les Moriscos à Salé… », p. 198.
196. J. Brignon *et al.*, *Histoire du Maroc*, p. 224-226.

des gens de religion en conflit avec les chérifs. Les Andalous de Salé viennent y obtenir un arbitrage en cas de difficulté avec Al-'Ayâchî. Le sultan Mûlây Zidân et ses successeurs, installés de manière fragile sur le trône, jugèrent prudents de vivre en bonne intelligence avec les Dila, appelés à refaire l'unité du pays et à devenir les maîtres incontestés de toute l'étendue nord du Maroc, notamment du Gharb et de la région du Bû-Regreg. Les Dila bénéficient en effet d'une solide économie qui s'appuie sur la plaine du Tadla ainsi que sur le contrôle de la route Fès-Marrakech et des cols de l'Atlas[197].

Dans une politique d'expansion vers l'ouest, visant à créer un débouché commercial sur l'Atlantique, Salé devint un complément nécessaire à la constitution du nouvel État. Dans cette perspective, Sîdî Mohammed el-Hâj (1589-1671), qui ne tarda pas à incarner le seul pouvoir fort et organisé au Maroc[198], apporta son concours au zélé Sîdî Al-'Ayâchî au cours d'expéditions menées contre les Espagnols des présides et les Salétins. La mort de Sîdî Al-'Ayâchî lui assura la possession du port de Bû-Regreg dès 1641 comme de la plus grande partie du Gharb. Son autorité s'étendit bientôt de la région du Tadla jusqu'à celle de Fès, de Meknès et du Gharb[199]. Il devint le suzerain de Salé et, en 1643, 1644 et 1651, ayant la haute main sur la cité corsaire, il signe lui-même les accords passés entre la ville et les États Généraux des Provinces-Unies.

Par la suite, les Dila durent cependant faire face à de nombreux opposants, à commencer par les partisans de El-Khider Ghaïlâ dans la région du Hibt[200]. Ces derniers finirent par les évincer de Salé en 1660 et, en 1668[201], les chérifs 'alawites du Tafilalet s'emparèrent de leur *zâwiya*. Al-Ifrânî écrit à ce propos que le sultan Mûlây er-Rachîd « laissa l'emplacement comme un champ moissonné sur lequel on ne trouve trace des richesses de la veille »[202]. Enfin, les Dila durent affronter le soulèvement de Ghaïlân, un *mûjâhid* qui avait d'abord pris part à la guerre sainte sous Sîdî Al-'Ayâchî dans la région du Hibt. La tentative des Berbères des montagnes visant à fonder un nouvel empire avait donc échoué[203].

---

197. J. Brignon *et al.*, *Histoire du Maroc*, p. 225.
198. M. Hajji, *Al-Zâwiya al-Dilâ'iyya, wa dawruhâ al-dînî, wa-al-'ilmî wa al-siyâsi (la zaouiya dilaïte et son rôle religieux, scientifique et politique)*, Rabat, Imprimerie An-Najah el jadida, 1964.
199. J. B. Bookin-Weiner, *Fitna...*, p. 72-84 ; M. Hajji, *Al-Zâwiya...*
200. A. Peretié, « Le raïs el-Khadir Ghaïlan », *Archives marocaines*, t. XVIII, 1912, p. 1-186.
201. P. Mercer, *Political and military developments within Morocco during the early 'Alawi period (1659-1727)*, thèse, Londres, 1974, p. 79 ; B. A. Mojuetan, « Ligitimacy in a power state : Moroccan politics in the seventeenth century during the interregnum », *International Journal of Middle East Studies*, n° 13, 1981, p. 354-355.
202. Al-Ifrânî, *Nozhet...*, p. 472.
203. J. Caillé, *La Ville de Rabat jusqu'au protectorat français, histoire et archéologie*, Paris, Éditions d'art et d'histoire, 1949, t. I, p. 212.

La « République » morisque

Les habitants d'Hornachos en Estrémadure[204], choisissant de devancer l'ordonnance de bannissement afin de pouvoir emporter leurs biens[205], furent les premiers Morisques à s'installer au Maroc. Étant eux-mêmes d'anciens bandits, ils étaient tout préparés à brigander sur mer. Devenus les nouveaux maîtres de Salé-le-Neuf, ils firent de la course une activité permanente qui avait une place de choix dans la vie de la cité portuaire[206]. Les *Hornacheros* se partagèrent l'administration de la ville nouvellement reconstruite, agrandie et repeuplée[207] et vécurent en bons termes avec les Andalous.

Dès l'année 1627, les Morisques cessèrent de reconnaître l'autorité du sultan Mûlây Zidân, coupable à leurs yeux de prélever la dîme sur leurs revenus[208], et se rendant ainsi indépendants de toute tutelle makhzennienne. Déjà en 1623, le Hollandais Albert Ruyl avait constaté qu'ils ne se souciaient guère de l'autorité chérifienne[209]. En 1627, la nouvelle « République » de Salé, souvent appelée la « Rochelle d'Afrique »[210], est née. Elle est organisée autour d'un gouverneur ou caïd élu chaque année, assisté d'un conseil ou Divan composé de seize membres[211]. La Qasba devient alors la capitale d'un nouvel État, et la course s'apprête à connaître ses plus belles années.

L'histoire politique de Salé reste malgré tout très agitée et empreinte de violentes querelles, notamment entre les *Hornacheros* et les Andalous. Plus nombreux, ces derniers réclamèrent une part dans le gouvernement et les revenus de la douane, qui devenaient de plus en plus importants ; un accord fut finalement signé en 1630. Une nouvelle discorde éclata en 1636, cette fois entre les Morisques et le marabout

---

204. Hornachos se trouve dans la province de Badajoz, sur la rive droite du Matachel, affluent du Guadiana. Cf. A. Sánchez Pérez, *Los Moriscos…* ; J.-M. Pelorson, « Recherche sur la comédie *Los Moriscos de Hornachos* », *Bulletin hispanique*, LXXIV, 1972, p. 5-42 ; *Id.*, « Toujours sur la comédie *Los Moriscos de Hornachos* », *ibid.*, LXXVII, 1975, p. 391-394 ; B. Vincent, « Les Morisques d'Estrémadure au XVIe siècle », *Annales de démographie historique*, 1974, p. 431-448 ; M. J. Marc, « La communauté morisque d'Hornachos (Estrémadure) dans les années 80 du XVIe siècle : analyse d'une fidélité musulmane », in *Histoire et clandestinité du Moyen Âge à la Première Guerre mondiale* (Actes du colloque de Privas, mai 1977), M. Tilloy, G. Audisio, J. Chiffoleau (dir.), Albi, Ateliers professionnels de l'OSJ, 1979, p. 149-157 ; J. Fernández Nieva, *Los Moriscos en Extremadura (1570-1614). Aspectos demográphicos, socioeconómicos y religiosos*, thèse de l'université Complutense de Madrid, 1974 ; *Id.*, *La Inquisición y los Moriscos extremeños (1585-1610)*, Badajoz, 1979 ; A. González Rodriguez, *Hornachos, enclave morisco : peculiaridades de una población distinta*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 1990.
205. Sur les controverses que soulève la date de l'installation des *Hornacheros* sur la rive gauche du Bû-Regreg, cf. la thèse de G. Gozálbes Busto, *La república andaluza de Rabat…*, p. 49-50.
206. M. García Arenal, M. Á. de Bunes Ibarra, *Los Españoles…*, p. 134-138 ; G. Gozálbes Busto, *La república andaluza de Rabat…*
207. Relation de John Harrison du 8 octobre 1630, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 105.
208. P. Dan, *Histoire de Barbarie…*, p. 175.
209. Journal d'Albert Ruyl, 10 août 1622-28 juin 1623, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. III, p. 433-434.
210. Procès-verbal d'A. Chemin, *SIHM*, 1re s. Fr., p. 212 ; Mémoire de P. Du Chalard, p. 476-477.
211. Projet de traité entre Salé et l'Angleterre du 10 mai 1627, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 17 ; Relation de John Harrison du 11 septembre 1627, *ibid.*, p. 52.

Al-'Ayâchî. L'année 1641 marque la fin de la « République » corsaire, la région passant sous la domination peu contraignante des Dila jusqu'en 1660[212]. Salé est ensuite soumise à l'autorité du raïs Ghaïlân à partir de 1664, avant de l'être définitivement à celle des chérifs 'alawites en 1666.

L'intervention de l'Europe vient s'ajouter aux troubles intérieurs. En effet, encouragés par le morcellement politique du pays, la plupart des puissances européennes cherchèrent à s'installer, d'une manière ou d'une autre, dans les villes portuaires du Maroc atlantique, soit pour servir les desseins de leur politique, soit pour décrocher quelques avantages commerciaux. L'Espagne occupa Larache en 1610 et La Mamora en 1614 ; elle eut des visées sur Mogador et la lagune d'Aïer, à laquelle s'étaient également intéressés les Provinces-Unies et la France. Cette dernière avait d'ailleurs vainement cherché à créer un établissement à Mogador tout comme elle avait envisagé, en 1657, la cession de Tanger, qui passa en fait aux mains des Anglais en 1660[213].

En 1614, le duc de Savoie négocia avec les pirates anglo-saxons de La Mamora l'occupation du port, dans lequel les Hollandais étaient aussi sur le point de débarquer. Mais le port revint aux Espagnols qui voyaient là un moyen efficace de lutter contre des corsaires marocains de plus en plus acharnés contre leurs intérêts. Les Anglais, quant à eux, avaient des visées sur la Qasba de Salé[214].

Chaque pays avait de sérieuses raisons de vouloir s'installer au Maroc. Les Provinces-Unies visaient cherchaient à lutter avec plus d'efficacité contre l'Espagne papiste. La France voyait dans l'occupation de Mogador un moyen de faire pression sur les souverains marocains, voire espagnols. La prise de Tanger lui aurait par ailleurs permis de compromettre le passage des flottes de ces derniers de l'Atlantique à la Méditerranée. Quant à la lagune d'Aïer, il s'agissait d'y créer en accord avec le chérif un nouveau port pour développer les relations commerciales. Enfin, le duc de Savoie, en s'emparant de la Mamora, cherchait à prendre une revanche contre l'Espagne. On conçoit donc assez aisément l'importance prise par le site de Salé-le-Neuf et la Qasba.

Les guerres dans l'Europe du XVIIe siècle

Les guerres auxquelles les puissances européennes se sont livrées ont sans nul doute permis aux Salétins, comme aux autres corsaires du « Maghreb barbaresque », d'exercer la course à loisir.

Deux grands conflits politiques et religieux dominent en effet la première moitié du XVIIe siècle, la guerre de Trente Ans (1619-1648) et la dernière phase de la guerre de Quatre-Vingts ans (1621-1648) entre les provinces rebelles des Pays-Bas

---

212. J. Caillé, *La Ville de Rabat...*, p. 216.

213. E. M. G. Routh, *Tangier, England's lost atlantic outpost, 1661-1684*, Londres, Murray, 1912, p. 3 ; P. Masson, *Histoire des établissements...*, p. 185 ; J. B. Bookin-Weiner, « Anglo-Moroccan Relations in the first decade of the occupation of Tangier, 1662-1672 », *Hespéris-Tamuda*, n° 18, 1979, p. 63.

214. H. Buzineb, « Plática en torno a la entrega de la Alcazaba de Salé en el siglo XVII », *Al-Qantara*, vol. XV, 1994, p. 47-73.

faible autonomie de route. L'importance du nombre d'hommes embarqués, parfois plus de 200 rameurs par unité[2], nécessitait de prévoir de grandes quantités de vivres et d'eau d'autant que, par souci de sécurité, les corsaires évitaient de faire relâche trop souvent. En outre, lorsque les conditions atmosphériques étaient défavorables, les galères n'avaient qu'une mauvaise tenue en mer. Bien qu'elles ne furent pas amenées à disparaître complètement des marines barbaresques, elles cédèrent ainsi progressivement le pas – au cours du XVII[e] siècle – aux voiliers[3] créés pour la navigation océanique.

Tandis que les corsaires d'Alger, Tunis ou Tripoli, qui croisaient presque exclusivement en Méditerranée, se servaient de grandes galères, ou armaient exceptionnellement de petits bâtiments à voile et à rame (les brigantins), les Salétins se servaient quant à eux de vaisseaux ronds (pinques, tartanes, polacres...). Ces navires à fond plat et aux formes légères étaient particulièrement adaptés à la configuration du port salétin et présentaient une meilleure tenue au combat. Par ailleurs, ils étaient capables de porter davantage de fret malgré un équipage assez réduit et disposaient du même coup d'une plus grande autonomie. « Que s'ils perdent d'un costé, pour n'avoir pas de vaisseaux si forts que ceux d'Alger et de Tunis, ils gagnent aussi de l'autre, en ce qu'estans plus vistes et plus légers, ils en donnent mieux la chasse »[4], constate le Trinitaire Dan.

Les nouvelles techniques de construction navale firent leur apparition dans les ports corsaires barbaresques dès le début du XVII[e] siècle. Un Hollandais de Dordrecht, du nom de Simon Danser[5], devenu 'Alî Raïs, transmit semble-t-il en 1606 ses connaissances aux Algérois, ce qui lui valut d'être baptisé « le bienfaiteur des corsaires »[6]. Il leur enseigna la manière de construire des « vaisseaux ronds », c'est-à-dire des voiliers à gréement carré en usage dans l'Atlantique, ainsi que la façon

2. P. Dan, *Histoire de Barbarie...*, p. 308 ; H. Delmas de Grammont, *Histoire d'Alger sous la domination turque*, Paris, Leroux, 1887, p. 188.
3. G.B. Salvago, *Africa, ovvero Barbaria, Relazione al doge di Venezia sulle reggenze di Algeri e di Tunisi* [1625], A. Sacerdoti (éd.), Padoue, Cedam, 1937, p. 59 ; P. Dan, *Histoire de Barbarie...*, p. 273-275.
4. P. Dan, *Histoire de Barbarie...*, p. 209.
5. Sur sa longue carrière, cf. P. Gosse, *Histoire de la piraterie*, traduit de l'anglais par P. Teillac, Paris, Payot, 1933, p. 67-71 ; AGS, Secretaría de Estado, leg. 257 ; S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo, Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milan, Mondadori, 1993, p. 30-31, 89 ; J. Monlaü, *Les États barbaresques*, Paris, PUF, 1964, p. 75 ; E. Bravetta, *Pirati e corsari*, Milan, Agnelli, 1932, p. 41-82 ; A. Vovard, « La marine des puissances barbaresques : les Renégats en Barbarie », *Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, t. LXIV, 1951, p. 203-216 ; R. Panetta, *Il tramonto della Mezzaluna, pirati e corsari turchi e barbareschi nel Mare Nostrum, 17.-18.-19. secolo*, Milan, Mursia, 1984, p. 17 ; A. Boutin, *Les Traités de paix et de commerce de la France avec la Barbarie, 1515-1830*, Paris, Pedone, 1902, p. 106, 126 ; E. Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias : el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Editorial Naval, 1992, p. 174, 260 ; Relation de John Smith, 1604, chap. XXVIII, « The bad life and conditions of pyrats ; and how they taught the Turks and Moors to became men of war », *SIHM*, 1[re] s. Angl., t. II, p. 272.
6. P. Gosse, *Histoire...*, p. 68.

de les manœuvrer, contribuant ainsi à l'expansion de la marine corsaire d'Alger[7]. John Ward, devenu Yûsuf Rays, « *a poor English sailer* »[8] qui vécut comme un pacha en Barbarie[9], le Renégat grec Mami Rays, ou encore Morat-Raïs en firent autant pour les corsaires de Tunis, Tripoli et Salé[10]. Le premier, après avoir fait fortune à Alger, décida de retourner dans sa patrie, où il y fut tué par ses anciens compagnons qui ne lui avaient pas pardonné le meurtre commis au moment de sa fuite[11]. Le second est mort à Tunis après une carrière qui, si elle ne peut être qualifiée de glorieuse, fut lucrative et aventureuse. Quant à Morat-Raïs, il termina sa carrière comme amiral d'Alger[12]. Ces trois hommes sont parmi les premiers d'une longue liste d'Européens qui tentèrent leur chance sur les rives de l'Afrique barbaresque. Comme l'Anglais Sampson Denball ou le Hollandais Jan Jansz, beaucoup préférèrent se convertir à l'Islam pour devenir raïs de navires corsaires et éviter le sort qui les attendait dans leur pays d'origine. Ils étaient généralement appréciés par leurs nouveaux coreligionnaires pour le courage et l'audace dont ils faisaient preuve. Certaines de leurs expéditions devinrent d'ailleurs célèbres, comme celles qui les menèrent jusqu'à l'embouchure de la Tamise, à hauteur de Terre-Neuve, voire même jusqu'au Brésil.

En initiant les Barbaresques à la manœuvre des voiliers de l'Océan, les marins européens contribuèrent largement au perfectionnement de la course maghrébine, dorénavant capable de s'aventurer aussi bien dans le Bassin méditerranéen que dans l'Atlantique.

Caractéristiques des navires corsaires salétins

La navigation à voile s'imposa à Salé plus que dans les autres foyers corsaires barbaresques. Les bâtiments devaient en effet avoir des dimensions assez réduites et surtout un faible tirant d'eau pour surmonter le problème de la barre à l'entrée du Bû-Regreg[13].

Situé à cinquante milles à peine du détroit de Gibraltar, Salé était le seul port corsaire de l'Afrique Mineure – du moins jusqu'à la reprise de La Mamora en 1681 et de Larache en 1689 – donnant sur l'Atlantique, océan sillonné dès le début du

7. *Ibid.*, p. 67 ; A. Vovard, « La marine... », p. 206.
8. Relation de John Smith, 1604, *SIHM*, 1re s. Angl., t. II, p. 272-273 ; P. Gosse, *Histoire...*, p. 68 ; B. Meakin, « The Morocco pirats », *Scottish Review*, t. XXXIII, p. 75.
9. Relation de John Smith, 1604, *SIHM*, 1re s. Angl., t. II, p. 273 ; F. Khiyari, *Développement historique et contradictions de la formation sociale du Pachalik d'Alger de 1570 à 1670. Une approche socio-économique à partir de documents internes et inédits : l'exemple de la province d'Alger*, thèse de doctorat, Université Denis Diderot – Paris VII, 1990, p. 151.
10. P. Gosse, *Histoire...*, p. 68 ; P. Sebag, *Tunis au XVIIe siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 49 ; S. Bono, *Corsari...*, p. 89 ; R. Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1948, p. 66.
11. C. Lo Jacono, « Pirates et corsaires en Méditerranée », in *L'Islam et l'Europe*, Paris, Bordas, 1983, p. 201. Sur sa mort cf. P. Gosse, *Histoire...*, p. 71 ; A. Vovard, « La marine... », p. 206-207.
12. R. Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, p. 66-67.
13. Lettre adressée à De Combes du 28 décembre 1699, *SIHM*, 2e s. Fr., t. V, p. 519-520 ; Lettre de Jean-Baptiste Estelle à Pontchartrain du 18 janvier 1702, *ibid.*, t. VI, p. 275.

XVe siècle par les flottes ibériques. La nécessité de faire face à l'océan écarta relativement l'usage des galères qui avaient formé jusqu'au XVIIe siècle le gros des forces maritimes des places barbaresques[14]. Les Salétins adoptèrent ainsi progressivement les navires à voiles, tout en maintenant l'usage de l'aviron afin de faciliter la manœuvre, principalement pour entrer et sortir du port. L'emploi de la voile n'a cependant pas totalement banni l'utilisation de « vaisseaux longs » ou de navires à rames, puisque ceux-ci présentaient l'avantage de pouvoir courir les flots en belle saison, même sans un souffle d'air.

Deux qualités principales caractérisent alors la flotte salétine. La vitesse est sans doute la première, puisque l'efficacité des navires corsaires dépend principalement de leur mobilité. Le Marseillais Jean-Baptiste Estelle écrit à ce propos qu'ils « font toujours chemin pour peu de vent qu'ils ayent, à cause des grandes voilles dont ils sont couverts »[15]. La deuxième, du fait de la petite taille de ces bâtiments, est la légèreté[16], déterminante en raison de l'existence de la barre à l'embouchure du Bû-Regreg[17]. Jean-Baptiste Estelle expose clairement les difficultés qui peuvent être rencontrées pour rentrer dans le port :

> Ils [le port de Salé et de La Mamora] sont de très-difficile entrée ; car il faut entrer dans la barre et ses rivières. Il y faut bien des circonstances : il faut que les marées soient grandes et que la mer ne soit point agitée, et si encore il faut souvent que les vaisseaux de Sallé, qui ne sont pas grands comme je diray, ostent leurs canons, à cause du peu d'eau qu'il y a sur les barres ; et avec toutes ces précautions, il s'en perd très souvent, ce qui cause que ces corsaires sont petits, pour être par là en estat de pouvoir entrer dans ces rivières facilement[18].

C'est la légèreté de leurs navires qui a fait des Salétins les corsaires les plus redoutés du Maghreb ; un dicton marin disait d'ailleurs qu'on n'échappait jamais à leurs mains[19].

Les vaisseaux corsaires étaient généralement munis de deux mâts offrant ainsi une voilure disproportionnée par rapport à la finesse de leur coque : « un de leurs vaisseaux de vingt canons a autant de voiles que ceux du Roy de quarente »[20]. Ils évoluent en même temps à la rame et à la voile : pour faciliter l'échouage[21] et pour

14. A. Vovard, « La marine... », p. 203-216.
15. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 26 septembre 1698, *SIHM*, 2e s. Fr., t. IV, p. 670.
16. *Ibid.*, p. 670-671 ; J. Monlaü, *Les États barbaresques*, p. 80.
17. Relation de Thomas Le Gendre, 1665, *SIHM*, 1re s. Fr., t. III, p. 737 ; Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 10 octobre au 12 décembre 1696, *ibid.*, t. IV, p. 437-438 ; ANP, Marine, B7 78, Correspondance au départ (Jérôme de Pontchartrain), Espagne, Versailles, 8 juillet 1709, au S. Mirasol, f° 48-49 ; P. Gosse, *Histoire...*, p. 74.
18. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du début octobre 1698, *SIHM*, 2e s. Fr., t. IV, p. 705.
19. A. Boutin, *Anciennes relations commerciales et diplomatiques de la France avec la Barbarie (1515-1830), étude historique et juridique*, Paris, Pedone, 1901, p. 25.
20. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 1er février 1701, *SIHM*, 2e s. Fr., t. VI, p. 233.
21. G. Höst, *Nachrichten von Maroko und Fès (1760-1768)*, Copenhague, Merlegts, 1781, cité par L. Brunot, *La Mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat et Salé*, Paris, Leroux, 1920, p. 295.

> est distante au sud-ouest de Salé 30 lieus, située à demi lieus de la mer… la rade y est bonne, depuis les 30 brasses jusqu'à 9 ou 10 brasses, ayant aux costés de l'embouchure deux pointes de sable qui s'étende bien une lieux à la mer, et le havre est de barre. Il y peut entrer des bastiments tirant jusqu'à six pieds d'eau de vive marée[31].

Le port d'Azemmour, dont la défense est assurée selon Germain Moüette par un vieux château[32], offre souvent la sécurité aux navires salétins poursuivis par des vaisseaux ennemis[33]. Il reste toutefois « un mechant androit ; ils y ont perdu le lheurs vaisseaus »[34].

La Gouldie

À une quinzaine de kilomètres au nord-ouest du cap Cantin, le port de La Gouldie ou d'Ayer est constitué d'une grande lagune, qui s'étend sur plusieurs kilomètres le long de la côte, et communique avec la mer par un pertuis semblable à la bouche d'un cours d'eau[35]. Ses eaux étant peu profondes et seulement accessibles aux embarcations légères, La Gouldie reste le port d'attache idéal pour les Salétins : ils s'y réfugient ainsi pour passer l'hiver et s'abriter des expéditions punitives des marines européennes[36]. En outre, ils peuvent y caréner leurs navires et se réapprovisionner en eau et en vivres :

> La gouldie est le meilleur port qu'ils ayent, hors qu'il n'y a point de vile et qu'il y a une roche à l'antrée, mais qui n'est pas dangereuse pour ceux qui y sont pratiques. C'est vers cet endroit où ils se retirent lhorsqu'ils sont avertis qu'ils ont des ennemis vers Salé. Ils reprennent des vivres, se netoient et se remettent à la mer avec la mesme facilité que s'ils sortoient de lheur port ordinaire[37].

---

31. Mémoire de Jean-François Doublet du 28 décembre 1699, *SIHM*, 2e s. Fr., t. V, p. 532. Pour le Moyen Âge, Ibn Sa'īd rapporte que le port d'Azemmour recevait uniquement des navires de moyen tonnage (cité par C. Picard, *L'Océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade*, Paris, Maisonneuve et Larose – Unesco, 1997, p. 209 et n. 94).
32. G. Moüette, *Histoire…*, p. 192.
33. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 26 septembre 1698, *SIHM*, 2e s. Fr., t. IV, p. 670 ; Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 1er février 1701, *ibid.*, t. VI, p. 232 ; Mesures prises en Angleterre contre les corsaires de Salé, 26 avril-juillet 1728, *DIHM*, sources françaises, t. I, 1726-1728, Paris, Geuthner, 1975, p. 68, n. 1.
34. *Ibid.*, p. 512 ; Mémoire de Louis de Gastines du 4 novembre 1680, *SIHM*, 2e s. Fr., t. I, p. 517 ; Mémoire de Jean d'Estrées à Louis XIV du 15 août 1671, *ibid.*, p. 369 et n. 1 ; Relation de Chateaurenault du 2 septembre 1671, *ibid.*, p. 379. Cf. BNR, Azamur, 71.7. H. 40, p. 116.
35. Mémoire de Jean d'Estrées à Louis XIV du 15 août 1671, *SIHM*, 2e s. Fr., t. I, p. 369, n. 2 ; Relation de Chateaurenault du 2 septembre 1671, *ibid.*, p. 379 et n. 2 ; cf. *SIHM*, 1re s. P.-B., t. III, pl. I.
36. Lettre de Henri Prat à Seignelay du 16 septembre 1680, citée par P. de Cossé Brissac, « Quelques documents inédits… », p. 112 ; Lettre de Du Plessis-Moreau à Pontchartrain du 10 août 1699, *SIHM*, 2e s. Fr., t. V, p. 388 et n. 1 ; Rapport d'Eberad-Dupré du 16 août 1699, *ibid.*, p. 389 ; Lettre de Du Plessis-Moreau à Pontchartrain du 10 août 1699, *ibid.*, p. 387-388.
37. Mémoire de La Chabossière sur les corsaires de Salé, 31 octobre 1680, *ibid.*, t. I, p. 511-514 ; Mémoire de Louis de Gastines du 4 novembre 1680, *ibid.*, p. 517 ; G. Moüette, *Histoire…*, p. 192.

Safi

Les Salétins ne fréquentent généralement que par nécessité[38] le port de Safi, situé à trente milles au sud du port de Salé. En effet, d'après La Chabossière,

> il n'y a aucun port. Ils y vont quelquefois, lhorsqu'ils ont des prises vers les Canaries ou que les vans sont fors et contraires pour gagner la Gouldie[39].

Les ports étrangers : la complicité algéroise

La complicité que tissa Salé avec les autres ports du littoral se prolongea au-delà des frontières. La course se pratiquait dans un contexte d'entente cordiale entre corsaires du « Maghreb barbaresque ». L'alliance barbaresque s'imposa d'elle-même, et Alger fut le port qui s'associa avec le plus de zèle à l'entreprise salétine. Malgré quelques résistances locales, la similitude des activités rapprocha les différentes places corsaires[40]. Dans une lettre adressée à Seignelay le 1er novembre 1683, Pierre de Catalan se plaint de ce que les ports marocains servent constamment de bases pour les opérations corsaires des Algériens[41]. Saint-Amans, de son côté, met en cause la complicité des gouverneurs, qui s'appliquent à rester en bonne intelligence avec les Algériens :

> Ce sont les alcaydes seuls qui la leur donnent, sans la cognoissance du Roy, parce qu'ils reçoivent d'eus quelques presens pour avoir la liberté de mener les prises qu'ils font, et de les vendre dans les ports de leurs gouvernemens[42].

Il arrive même que les Turcs d'Alger viennent à Salé ou dans les autres ports marocains pour armer leurs navires[43] ou se réfugier. Entre autres exemples, ce fut le cas de la *Volte*, une frégate « armée de douze pierriers, dis canons et de deux cens hommes » et d'une grande saitie algérienne d'environ 50 tonneaux et 100 hommes d'équipage[44]. Les corsaires d'Alger abordaient des navires de toutes nations ; ils ne connaissaient ni amis ni ennemis.

Lorsqu'ils étaient empêchés, pour quelque raison que ce soit, de revendre leur prise sur leur territoire, ils allaient les revendre à Salé ou dans tout autre port marocain[45]. En décembre 1653, deux prises hollandaises chargées d'orge furent ainsi

---

38. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du début octobre 1698, *SIHM*, 2e s. Fr., t. IV, p. 701.
39. Mémoire de La Chabossière sur les corsaires de Salé, 31 octobre 1680, *ibid.*, t. I, p. 512 ; Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 26 septembre 1698, *ibid.*, t. IV, p. 670.
40. L. Brunot, *La Mer…*, p. 159.
41. Lettre de Pierre de Catalan à Seignelay du 1er novembre 1983, *SIHM*, 2e s. Fr., t. II, p. 395-396.
42. Lettre de Saint-Amans à Seignelay du 21 octobre 1682, *ibid.*, p. 269-270, 276 ; Traité entre les Pays-Bas et les Salétins du 9 février 1651, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. V, p. 244.
43. Lettre de Saint-Amans à Seignelay du 24 septembre 1682, *SIHM*, 2e s. Fr., t. II, p. 261.
44. Liste des vaisseaux corsaires de Salé du 1er août 1669, *ibid.*, t. I, p. 280.
45. Lettre de Saint-Amans à Seignelay du 27 novembre 1682, *ibid.*, p. 290-292 ; Lettre de Pierre Gautier aux échevins de Marseille du 9 septembre 1683, *ibid.*, t. II, p. 390-392 ; Lettre de Manier de la Closerie à Pontchartrain du 4 août 1700, *ibid.*, t. VI, p. 196-197 ; *SIHM*, 1re s. Fr., t. III, p. 323-324.

amenées à Salé par les Algériens, qui les revendirent au gouverneur[46]. Un an plus tard, une flûte d'Amsterdam, qui embarquait du sel à Cadix, fut amenée à son tour à Salé et adjugée au gouverneur pour la somme de 3000 florins[47]. En juin 1686, la *Notre-Dame des Anges*, après avoir été prise par « un forban d'Alger, fut menée à l'isle de Montegador, où, ayant échoué, le gouverneur de cette ville fist vendre la cargaison… au profit du roy de Maroc »[48]. Les Salétins, en dépit de traités conclus avec certains pays d'Europe[49], laissaient les corsaires des autres Régences barbaresques vendre leurs prises à Salé ; en retour ils pouvaient en faire autant dans les ports alliés: en 1637, à la simple annonce de l'envoi d'une escadre anglaise devant la ville, les Salétins s'empressèrent de vendre un millier de captifs anglais à Alger[50].

Pour les besoins de leurs expéditions outre-Détroit, les corsaires algériens n'hésitaient pas à prendre des rafraîchissements à Salé[51], Tétouan[52], Larache[53] ou à La Mamora[54]. Certains corsaires et « maîtres à bombes » barbaresques[55] allaient même jusqu'à passer au service du sultan, telles les « quatre galiottes ou brigantins d'Alger [qui] sont alles au dict Touttoan se mettre soulez l'obeissance au service du roy de Taffilet »[56]. Un captif anonyme rapporte du reste qu'un bon nombre de capitaines de navires salétins sont originaires d'Alger. Frans Jansz, second du navire hollandais *Saint-Jean Baptiste*, note quant à lui que « la plupart des navires turcs qui avaient servi dans la flotte du Grand Seigneur et qui étaient retournés à Alger et à Tunis étaient… originaires de Salé »[57]. Ces témoignages traduisent une fantastique mobilité

46. Lettre de David De Vries à l'amirauté d'Amsterdam du 10 décembre 1653, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. V, p. 360.
47. Lettre de David De Vries à l'amirauté d'Amsterdam du 12 mars 1654, *ibid.*, p. 376-379.
48. Mémoire des contraventions au traité de 1682 du 9 mai 1687, *SIHM*, 2e s. Fr., t. III, p. 58.
49. Cf. l'article 4 du traité signé avec la Hollande en 9 février 1651.
50. Traité entre Charles Ier et Sîdî Mohammed Al-'Ayachî du 15 mai 1637, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 294 ; Lettre de Foulke Powell du 19 mai 1637, *ibid.*, p. 307, n. 3. Dans une lettre adressée à Coke le 18 août 1637, Rainsborough devait rectifier ce chiffre exagéré en fixant à 200 le nombre des captifs anglais vendus à Alger par les Salétins.
51. Résolution de l'amirauté d'Amsterdam du 2 juillet 1648, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. V, p. 139 ; Lettre de David de Vries aux États Généraux du 21 janvier 1654, *ibid.*, p. 371.
52. G. Gozálbes Busto, « Sit el Hurra, gobernadora de Tetuán (Siglo XVI) », in *Actas del congreso internacional « El Estrecho de Gibraltar »* (Ceuta, 1987), E. Ripoll Perelló (éd.), Madrid, UNED, 1988, t. II, p. 472.
53. MNM, Colección Navarrete, Nav., f° 162-163, *Cartas escritas por el corregidor de Cadiz, al factor Francisco Duarte en 24 de mayo, y 4 en junio en 1577 con el aviso de la venida à Tetuán y Alarache de una escuadra de 18 galeotas de Argel, para salir à Poniente.*
54. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 30 mai au 24 août 1696, *SIHM*, 2e s. Fr., t. IV, p. 418 : en juillet 1696, malgré la présence des vaisseaux de guerre portugais, un corsaire algérien réussit sans encombres à entrer dans l'oued Sebou pour se ravitailler.
55. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle du 20 novembre 1695 au 2 avril 1696, *ibid.*, p. 400.
56. Lettre de Henri Prat à Colbert du 5 août 1670, citée par P. de Cossé Brissac, « Quelques documents inédits… », p. 103-105.
57. Résolution de l'amirauté d'Amsterdam du 2 juillet 1648, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. V, p. 139. On se demande si c'est un hasard qu'il y ait à Alger un quartier nommé « Houmat es-Slâwiyyîn » ou « quartier des Salétins » ?

Cette complicité fut appelée à se prolonger car, lorsque les sultans du Maroc durent abandonner toute activité liée à la course – comme ce fut le cas sous le sultan Mûlây Slimân (1792-1822) – « un certain nombre de ses corsaires furent donnés aux pays voisins comme Alger et Tripoli »[72].

chapitre 6

Les moyens humains de la course : l'équipage des navires corsaires

Parmi tous les éléments qui constituent l'armement en course, le plus important est le facteur humain, le plus difficile à réunir aussi, en raison de la pénurie de cette classe d'hommes que les documents du XVIIIe siècle désignent sous l'appellation de « gens de mer ».

Les corsaires : origine et évolution

Si aucun rôle d'équipage n'a été retrouvé dans les archives marocaines pour la période qui nous occupe, nous avons toutefois pu nous procurer un dénombrement précis et détaillé de l'équipage d'un navire corsaire salétin, capturé en juillet 1681 par le capitaine français Jean Bart sur les côtes portugaises[1].

Au cours de la première moitié du XVIIe siècle, il est à peu près certain que l'élément morisque et renégat formait la majorité des équipages et accaparait en particulier les postes requérant une certaine technicité, tels celui de nocher, de pilote, et à plus forte raison celui de commandant. Les Maures, ne formant qu'une petite minorité face à des équipes presque exclusivement morisco-renégates, occupent principalement les places de combattants ou matelots sans spécialité.

Minoritaires dans la première moitié du XVIIe siècle, les Marocains constituent en revanche, durant la période qui nous concerne (1666-1727), une forte proportion des membres d'équipage des navires corsaires. Encore faut-il distinguer les Salétins issus de familles *hornacheros* et andalouses, installées dans la région dès le début du siècle, et les Salétins d'adoption attirés par le succès de l'activité corsaire. L'essor de la course attira en effet un nombre considérable d'immigrants et encouragea l'éveil d'une vocation maritime chez les Marocains. Cette situation fut amenée à durer et la participation croissante de l'élément indigène dans l'activité corsaire

1. Sur ce document écrit en langue arabe retrouvé aux ANP, Marine, B7 525 figurent les noms de 150 corsaires salétins.

se confirma sous le règne de Sîdî Mohammed Ben 'Abdallâh[2]. À bord de 6 navires salétins capturés par les vaisseaux de guerre hollandais entre juin et octobre 1649, on estime le nombre de « Maures » à 300 hommes, tandis que celui des esclaves chrétiens ne dépasse pas 38 (dont 22 sur une grande flûte de 22 canons et 123 hommes d'équipage)[3], et que les Renégats sont au nombre de 7[4]. Le « trois mâts à voiles carrées »[5], pris sur les Salétins non loin des îles Berlingues par un navire hollandais de 40 pièces de canons et commandé par Philippe Ras, le 10 septembre 1654, possède un équipage de 44 Maures et 3 esclaves chrétiens[6]. L'état-major est quant à lui composé de Salétins : le capitaine Ibrahim Raïs[7], ainsi que « le Maure Ali Fagar, premier maître de la barque… et un autre Maure nommé Ahmed Voras »[8]. Un autre navire salétin, une caravelle à 5 mâts armée de 5 pièces de canons et de 2 pierriers, est capturée quelques jours plus tard par les Hollandais : sous le commandement du raïs el-Haj Fadel[9], il compte à son bord 100 Maures et 8 esclaves chrétiens[10], soit plus de 90 % de nationaux dans l'équipage. Les Marocains forment quasiment 86 % de l'équipage d'un vaisseau corsaire capturé par le capitaine français Béthune en 1681 ; 87,5 % sur celui pris par le marquis de Langeron et plus de 90 % de l'équipage du bâtiment intercepté par le capitaine Jean Bart sont recrutés dans la population marocaine. On ose à peine relever les noms d'un Renégat anglais, 'Alî El-Inglîzî surnommé Lazrû[11], et de deux Levantins, Yahyâ Et-Trabelsî et Mohammed Turklî[12].

Ces chiffres reflètent sans ambages un brutal gonflement du nombre des nationaux à bord des bâtiments corsaires marocains. Qu'en est-il des années suivantes ? À en croire certaines sources, la tendance s'est généralisée. La présence des Marocains se fait de plus en plus massive dans la première moitié du XVIII[e] siècle : ils

2. *Kunnâch fi omûr Bahhârat al'Adwatayn*, BNR, n. K1409. Cf. également A. Kaddouri, « Le Maroc et l'Atlantique à la fin du XVIII[e] siècle à travers un kunnach inédit », in *Le Maroc et l'Atlantique*, Rabat, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences humaines (série Colloques et séminaires ; n° 21), 1992, p. 75-84 ; L. de Chénier, *Journal de consulat général de France au Maroc (1767-1785)*, publié par C. Penz, Casablanca, Imprimeries réunies, 1943.
3. Lettre de J. Van Den Hove aux États Généraux du 20 juin 1649, *SIHM*, 1[re] s. P.-B., t. V, p. 166-167 ; Lettre de J. Van Den Hove aux États Généraux du 4 juillet 1649, *ibid.*, p. 168 et n. 2, p. 169 ; Lettre de J. Van Den Hove aux États Généraux du 1[er] novembre 1649, *ibid.*, p. 171-174.
4. *Ibid.*
5. Lettre de David De Vries aux États Généraux du 20 novembre 1654, *ibid.*, p. 536.
6. Ces captifs, dont deux appartenaient au gouverneur de Salé et le troisième à El-Hâj Ibrahim, écrivain, furent mis en liberté. cf. Déposition d'Ali Fagar et d'Ahmed Voras du 2 octobre 1654, *ibid.*, p. 438, n. 3 ; Déposition de Ahmed de Salé du 9 octobre 1654, *ibid.*, p. 459-460.
7. Déposition d'Ali Fagar et d'Ahmed Voras du 2 octobre 1654, *ibid.*, p. 438-441 ; Pièces relatives à la capture de la barque de Ibrahim er-Raïs du 9 octobre 1654, *ibid.*, p. 455-464.
8. Déposition d'Ali Fagar et d'Ahmed Voras du 2 octobre 1654, *ibid.*, p. 438.
9. Ce personnage, cité sous le nom de El-Haj Fadel dans la Liste de captifs chrétiens délivrés du mois d'octobre 1654, *ibid.*, p. 447, est appelé El-Haj Faga dans la Déposition d'El-Hadj Faga et d'Ali Godina du 5 octobre 1654, *ibid.*, p. 442-443.
10. Déposition d'El-Hadj Faga et d'Ali Godina du 5 octobre 1654, *ibid.*, p. 442-443.
11. ANP, Marine, B7 525.
12. *Ibid.*

forment quasiment la totalité de l'équipage d'un navire commandé par le raïs Linquillo en 1723[13] et d'un autre pris par les Hollandais en 1725[14].

La composition des équipages

L'état-major

L'origine des raïs

Dans les États barbaresques, l'état-major d'un navire de course comprend d'abord le capitaine ou *raïs*[15], qui est généralement choisi par les propriétaires des navires et se trouve parfois être l'un d'entre eux[16]. Le prestige des *raïs* est si grand que, même s'ils ne participent pas souvent au gouvernement, ils parviennent généralement à imposer leur volonté[17].

Les capitaines de Salé sont d'origines diverses, majoritairement étrangères. Il s'agit pour une bonne partie de Renégats, du moins au XVIe siècle et au début du XVIIe siècle. Capturés par un navire barbaresque ou arrivés sans fortune sur la terre marocaine, ces aventuriers – de « fieffés coquins »[18] chez qui prédomine l'esprit de commerce – trouvent dans la course la richesse et la gloire qu'ils espèrent. Ils montrent en outre une ardeur particulière pour lutter contre les puissances européennes, car ils savent le sort qui les attend s'ils sont faits prisonniers par leurs anciens coreligionnaires, comme viennent le rappeler les jugements de corsaires renégats par le Saint-Office. Les capitaines d'origine morisque connaissent quant à eux d'autres motivations, à commencer par la possibilité de se venger d'avoir été forcés à l'exil. Un captif anonyme constate pour sa part que la plupart des raïs opérant sous pavillon salétin sont des « Algériens plus versés dans la géographie que les Salétins »[19].

À partir du milieu du XVIIe siècle, les raïs marocains deviennent plus nombreux : ils sont au nombre de 8 sur les 12 capitaines de navires corsaires recensés en 1671. Plusieurs membres d'une même famille peuvent se succéder dans cette fonction, comme ce fut le cas des Ben 'Aïcha et des El-Cortobî, qui se relayèrent pendant près

---

13. Copie de la lettre d'Anthony Hatfeild au pacha de Tétouan du 22 janvier 1723, *in* D. Meunier, *Le Consulat anglais à Tétouan sous Anthony Hatfeild (1717-1728)*, étude et édition de textes, Tunis, Publications de la *Revue d'histoire maghrébine* (vol. 4), 1980, doc. 22, p. 55-56.
14. Lettre de Partyet fils à Maurepas (extr.) du 5 novembre 1725, *SIHM*, 2e s. Fr., t. VII, p. 192-193 et n. 2.
15. *Raïs, Ruwwasa* (pluriel). Mot emprunté de l'arabe et qui désigne « chef », dérivé de *râïs*, « tête ». Il a été employé en divers sens à diverses époques de l'histoire de l'Islam, soit pour définir les fonctions du possesseur d'une *ri'âsa*, ou comme titre honorifique. Il finit par désigner un « capitaine de bateau ». À ce sujet, cf. S. Soucek, « Ra'is », in *Encyclopédie de l'Islam* (nouvelle édition), t. VIII, Leyde – Paris, E. J. Brill – Larose, 1986, p. 417.
16. A. Vovard, « La marine des puissances barbaresques : les Renégats en Barbarie », *Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, t. LXIV, 1951, p. 204.
17. *Ibid.*
18. Lettre de Leyn Pietersen à Willem Bastink du 28 octobre 1651, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. V, p. 306.
19. *Histoire d'un captif racheté à Maroc dans laquelle sont contenus les travaux des esclaves chrétiens et autres particularités de la cour du dit Empereur tant de son gouvernement que des mœurs du pays, composée par lui même* (s. l. n. d.), p. 9.

d'un demi-siècle, puis des El-Mestîrî[20] sous le règne du sultan Sîdî Mohammed Ben 'Abdallâh (1757-1790).

Les grands raïs des XVIIe et XVIIIe siècles furent les initiateurs d'un mouvement dynamique et durable qui leur permit de disputer aux Européens la maîtrise des mers. Retracer leur vie – leurs exploits comme leurs défaites – est l'occasion de revivre l'intensité de l'activité corsaire à cette époque.

Type de navire	Raïs	Origine
frégate	El-Cortobî	marocain
frégate	Ahmed Oham	marocain
frégate	Lot	marocain
frégate	Ben 'Aïcha	marocain
frégate	Candîl	renégat français
frégate	–	–
frégate	Ali Ben.	marocain
caravelle	–	renégat majorquin
caravelle	Cheb Ibrahim	marocain
pinque	'Ali el Hâkem	marocain
brigantin	–	–
flûte	–	–
soleil	Jambe de bois	marocain
cachi	–	renégat grec
–	–	renégat bayonnais

Tableau 4 – Origine des raïs de la flotte corsaire de 1671

Les grands raïs des XVIIe et XVIIIe siècles

Sous la « République », entre 1629 et 1640, les raïs salétins sont les maîtres incontestés de la place régréguienne, leur puissance maritime s'appuyant sur plus d'une trentaine de bâtiments armés en course. Cependant, la force corsaire ne retrouva

20. Sur le raïs L'arbî el-Mestîrî er-Ribâtî, élevé au rang d'ambassadeur en Angleterre et à Gênes, voir l'abondante correspondance le concernant aux ASG, Pandetta dell'Archivio Segretto, n° 1729, Marittimarum : Arrivo in Genova dell'ambasciatore del Marocco (1782-1784) ; *Kunnâch fi omûr Bahhârat…* ; L. de Chénier, *Journal…*

jamais les heures de gloire de la première moitié du XVII[e] siècle : sous les Dila (1640-1664), une vingtaine de navires à peine pouvaient être lancés en mer, pour ne dépasser que rarement la quinzaine sous les chérifs 'alawites.

Les années de gloire furent animées par des raïs tels que le Renégat hollandais Morat-Raïs, le capitaine Ben 'Aïcha, le raïs 'Alî el-Hâkem, ou 'Abdallâh Ben 'Aïcha, pour ne citer que les plus connus. D'autres, comme les raïs Fennîch, Roussay, Meïze, Et-Tâdj, Hâdj Candîl, Abû'Amar[21], 'Alî Baudry[22], Camisha[23], Hâdj Ibrahim[24] et Ahmed Linquillo[25], ont été tirés de l'oubli par quelque événement plus ou moins remarquable.

Morat-Raïs

Morat-Raïs est le précurseur de la course salétine, à laquelle il donna sa redoutable renommée. De son vrai nom Jan Janssen de Harleem, il est cité dans les différentes sources sous les appellations de John Barber ou Capitaine John[26]. Ce grand marin, qui a d'abord pratiqué la course pour le compte du gouvernement hollandais, est connu au Maghreb sous le nom de Morat-Raïs, parfois Caïd Morato ou capitaine Morato Araez de Salé[27]. Il est fait prisonnier par les Turcs à Lanzarote en 1618[28], et contraint d'apostasier à Alger[29]. Après la mort de son compatriote le Renégat Soliman-Raïs, il choisit de s'installer dans la jeune « République » corsaire du Bû-Regreg[30], où il épouse une Mauresque.

Ce Renégat se fit remarquer dès l'année 1622, en menant une expédition dans la Manche. Il s'aventura jusqu'au port de Veere, en Zélande, dans le but de reconstituer ses approvisionnements et compléter son équipage ; il ne le quitta finalement qu'en « ayant à son bord bien plus de monde que lorsqu'il y était entré »[31]. Il reprit le large l'année suivante pour s'attaquer, contrairement à ses dires, à ses propres

21. D. Meunier, *Le Consulat anglais…*, p. 42.
22. R. Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1948, p. 82.
23. *Ibid.*, p. 41.
24. En août 1671, il commandait un navire de 75 hommes armé de 14 pièces de canons et de 7 pierriers (ANP, Marine, B4 302, f° 173).
25. D. Meunier, *Le Consulat anglais…*, p. 56. Copie de la lettre d'Anthony Hatfeild au pacha de Tétouan, 22 janvier 1723.
26. Relation de John Harrison du 11 septembre 1627, *SIHM*, 1[re] s. Angl., t. III, p. 33 et n. 1.
27. Lettre de Moïse Pallache aux États Généraux du 18 août 1624, *SIHM*, 1[re] s. P.-B., t. IV, p. 10-11 ; *SIHM*, 1[re] s. Fr., t. III, p. 309 et n. 2 ; A. Van Der Moer, « Jan Jansz van Haerlem, alias Murat Reys (15?-16?) », *Marineblad*, vol. 106, 1996, p. 18-21.
28. Cette expédition aux Canaries, qui eut lieu en 1618, a été dirigée par les Algériens Soliman et Taban : cf. Relation de John Harrison, fin 1627, *SIHM*, 1[re] s. Angl., t. III, p. 68, n. 1 ; « Documentos de la invasion de Morato Arráez en la Isla de Lanzarote en 1586 », *El Museo Canario*, n° 15-16, 1945, p. 73-83 ; E. Benítez Inglott, « De la invasión de Morato Arraéz à Lanzarote en 1586. Comentarios y notas », *El Museo canario*, n° 18, 1946, p. 75-103.
29. Mémoire de John Harrison sur La Mamora du 8 octobre 1630, *SIHM*, 1[re] s. Angl., t. III, p. 127-128 ; Relation sur le Maroc, 1638, *ibid.*, p. 485-486.
30. G. Van Krieken, « Renégats néerlandais en Afrique du Nord », *Cahiers de Tunisie*, n° 163, 1993, p. 53.
31. P. Gosse, *Histoire de la piraterie*, traduit de l'anglais par P. Teillac, Paris, Payot, 1933, p. 75.

compatriotes[32]. Les prises succédèrent aux prises et l'année 1623 se solda par celle de trois navires hollandais : le premier, de 240 tonneaux, est intercepté le 27 mars ; le second est pris deux jours plus tard au large de Lisbonne ; quant au troisième, de 200 tonneaux, il est intercepté au cours du mois de juillet de la même année. La multiplication des coups d'éclat contre les vaisseaux ennemis valut à Morat-Raïs la faveur du sultan Mûlây Zidân qui le nomma « Amiral de Salé » en 1624[33]. Ses nouvelles fonctions l'amenèrent à délivrer les sauf-conduits aux navires corsaires et à correspondre avec les États Généraux de La Haye au sujet du règlement des prises[34].

Ne manquant pas d'audace, Morat-Raïs réalisa en 1627 l'exploit de sa vie. A la tête d'une petite escadre de trois navires et accompagné de trois Renégats anglais pour lieutenants et un esclave danois pour pilote, son courage le poussa à élargir le théâtre de ses opérations jusqu'aux côtes islandaises. La ville de Reykjavík fut pillée et l'opération rapporta des peaux, du poisson fumé et 400 Islandais[35]. En 1631, les Salétins placés sous son commandement, effectuent une descente sur les côtes irlandaises, « où ils surprirent plusieurs pêcheurs qui demeuraient en cette île [Baltimore][36]. Là même, ils enlèvent 237 personnes, hommes, femmes et enfants jusqu'à ceux du berceau »[37].

Morat-Raïs se fixa ensuite à Alger avec sa famille et poursuivit ses déprédations sur mer jusqu'au jour où il fut à son tour surpris et capturé par les chevaliers de Malte. Ce grand aventurier ne tarda pas à retrouver sa liberté et retourna au Maroc en 1640. Il y reçut, sous le règne de Mûlây Mohammed ech-Cheikh, le commandement de la Qasba d'El-Oualidiya, construite près de la lagune d'Ayer, non loin de Safi[38], ainsi que le contrôle des forces maritimes du sultan concentrées dans le port de ladite ville[39].

---

32. En visite à Tunis, il déclarait au consul des Pays-Bas qu'il n'importunait pas les Hollandais. Le consul nota alors qu'il valait mieux « ne pas tomber entre ses mains » (G. Van Krieken, « Renégats néerlandais... », p. 53 ; cf. aussi ARA, Staten Generaal, aanwisten eerste afdeling, 1882 B XIV, Corte Journal gehouden door Lambert Verhaer, 20-3-1627).
33. Lettre d'Aaron Querido à Diego Nuñez Belmonte du 30 mai 1624, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. III, p. 503 ; Relation de John Harrison du 11 septembre 1627, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 33 et n. 1. Morat-Raïs jouissait encore de ce titre en octobre 1630, cf. Mémoire de John Harrison sur La Mamora du 8 octobre 1630, *ibid.*, p. 127-128.
34. Lettre de Johan de Mortaigne aux États Généraux du 21 janvier 1625, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. IV, p. 99 ; Lettre de Jan Jansz aux États Généraux du 12 août 1627, *ibid.*, p. 169.
35. L'Islande, d'une superficie de plus de 103000 km², est située à près de 200 kilomètres du Groenland, à 800 kilomètres de l'Écosse et à presque 1000 kilomètres des côtes norvégiennes. À cette époque elle était sous tutelle danoise. Et 1789, Reykjavík obtient le statut de commune avec seulement une population de 302 habitants. À ce sujet, cf. R. Angot, *L'Expansion européenne au XVIIIe siècle, l'exemple du Danemark : aspects maritimes, coloniaux et commerciaux*, Mémoire de maîtrise sous la direction d'A. Zysberg, Université de Caen Basse-Normandie, 1998.
36. Lettre de John Harrison à A. Carnwath du 15 octobre 1631, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 165, n. 2 ; A. Boutin, *Les Traités de paix et de commerce de la France avec la Barbarie, 1515-1830*, Paris, Pedone, 1902, p. 106.
37. P. Dan, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, Paris, Rocolet, 1649, p. 313.
38. Journal d'Ádriaen Mathan du 1er septembre 1640 au 12 novembre 1641, *SIHM*, 1re s. P.-B., t. IV, p. 587, n. 2, p. 588, 593 ; Relation de John Harrison du 11 septembre 1627, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 33 et n. 1 ; Relation sur le Maroc, 1638, *ibid.*, p. 485 et n. 3.
39. Relation sur le Maroc, 1638, *SIHM*, 1re s. Angl., t. III, p. 485-486.

Chronologie (1570-1790)

1570-1571 Guerre de Grenade après la révolte des Morisques

1571 Bataille de Lépante

1578 Victoire écrasante de l'armée marocaine sur les Portugais à El-Ksar-el-Kebir : « bataille des Trois Rois »

1598 Mort de Philippe II et avènement de Philippe III

1603 Mort du sultan Ahmed Al-Mansûr

1609-1610 Expulsion des Morisques d'Espagne. La plupart s'installe au Maghreb

1606 Arrivée du corsaire hollandais Simon Danser à Alger

1610 Cession de Larache aux Espagnols

1614 Conquête de La Mamora par les Espagnols

1619-1648 Guerre de Trente Ans

1620-1627 Peste endémique au Maghreb

1627 Naissance de la « République de Salé » : Morat-Raïs est élu gouverneur

1641-1664 Les Dila, nouveaux maîtres de Salé

1645-1669 Peste à Tétouan

1647-1654 Épidémie de peste en Méditerranée occidentale

1647-1657 Épidémie à Salé

1657 Traité avec les Provinces-Unies (21 mars)

Conclusion d'un traité avec l'Angleterre (19 août)

1659 Traité de paix et d'alliance avec les Provinces-Unies (22 octobre)

1661 Tanger échoit aux Anglais

1664 Ghaïlân est le nouveau maître de Salé

1666 Le sultan Mûlây er-Rachîd entre à Salé

1672 Mort de Mûlây er-Rachîd et proclamation de Mûlây Ismâ'îl comme nouveau sultan du Maroc

1673 Prise du Peñon de Alhucemas par les Espagnols

1681 Reprise de La Mamora

1682 Conclusion d'un accord de paix avec la France : le traité de Saint-Germain-en-Laye

1684 Les Anglais évacuent Tanger

1689 Reddition de Larache

1682 Conclusion d'un accord de paix avec la France : le traité de Saint-Germain-en-Laye

1684 Les Anglais évacuent Tanger

1689 Reddition de Larache

1689-1697 Guerre de la Ligue d'Augsbourg

1693 Expulsion des Espagnols d'Asilah

1697 Paix de Ryswick

1702-1714	Guerre de succession d'Espagne
1704	Occupation de Gibraltar par les Anglais
1708	Occupation de Minorque par les Anglais
1710-1712	Les consuls français quittent leur poste de Salé et de Tétouan ; rupture des relations avec la France
1713-1714	Traités d'Utrecht et de Rastatt
1721	Conclusion d'un traité avec l'Angleterre (janvier)
1727	Décès de Mûlây Ismâ'îl
1727-1757	Période de l'Interrègne
1757-1790	Règne de Sîdî Mohammed Ben 'Abdallâh

I

J

L

M

N

P



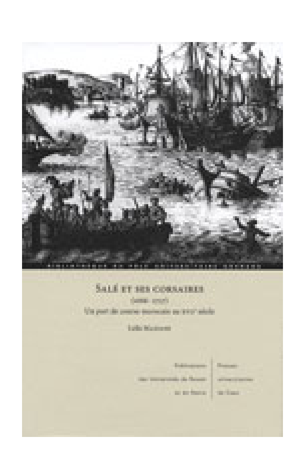







Salé and its corsairs (1666-1727)

by Leïla Maziane



(Book)
PUC
2008, 362 p., 30 euros

Collection: Bibliothèque du pôle universitaire Normand- ISBN: 978-2841332823

Commande en ligne

A Moroccan racing port in the 17th century

During the 17th century, Salé, located just a few kilometers south of the Strait of Gibraltar, became the most important privateer port on the Moroccan Atlantic coast. Our approach is to study the economic, social and military aspects of the race at the start of the place salétine between 1666 and 1727. It is a question of restoring the maritime history of Salé 'alawite, whose situation, the composition of its population and traditions quickly made it one of the most flourishing privateer homes in the barbaric Maghreb in the 17th century. Particular interest is given to material and human resources, to the geography of the race, to European anti-pirate cruises and to the results of the "privateer lottery". From its beginnings and from its results, the race was a source of wealth for Salé and occupied an important place in the animation of the regional market. It is the main source of employment and income for the city and a very large coastal hinterland. The Saletine race was that prosaic trade in depreciated goods which was coupled with a second pillar, that of the rich trade in human goods. In the first half of the XVIIth century, the corsair armament acted as a working engine for the benefit of the whole Salétine population. However, it will be different during the last quarter of the century. It is true that the race continues at the time of the first Alawite sultans (1666-1727), but only for the benefit of a minority: in the front row, Sultan Moulay Ismaïl, surrounded by a few shipowners gravitating in the immediate entourage of power .

"Dogs, go to those of Salé," shouted the Saletin corsairs, approaching their catches. Book of maritime adventures and scholarly work, Leïla Maziane's history thesis retraces the life of the corsairs of Salé during the second half of the 17th century. Populated by Moriscos driven from Spain, renegades, sailors and Muslim merchants eager for revenge, this city of Atlantic Morocco becomes a privateer republic, a Maghrebian La Rochelle, whose cosmopolitan ships and crews scour the ocean to Iceland and around Newfoundland. From unpublished archives, the study of Leïla Maziane restores a large page in the history of Morocco at

the time of Sultan Mûlây Ismâ'îl.

European captives on Moroccan soil in the 17th and 18th centuries
, by Leïla Maziane
